

РИЖСКИЙ  
**Торговый Архивъ.**

30-ый годъ изданія.

1903 г.

---

Выпускъ I.

---

Рига 1903.

Типографія Р. Руэтцъ, Домская площадь № 11/13.

# Рижскій Торговый Архивъ.

---

30-ый годъ изданія.

1903 г.

Составленъ Правителемъ Дѣлъ Рижскаго Биржевого Комитета

Н. Э. Крамеръ.

Дозволено цензурою. — Рига, 5 Апрѣля 1903 г.

# Оглавление.

Стр

## I. Портовые и торговые сборы.

### 1. Портовые сборы:

а. Назначение и расходование портовых сборов .....	1
б. Изменение въ тарифахъ сборовъ .....	38
в. Контора для взиманія торговыхъ и корабельныхъ сборовъ .....	49
г. Портовое Управление .....	54
2. Торговые и промысловые налоги .....	65

## II. Портовые и судоходныя дѣла.

### 3. Портовые сооружения:

а. Морскія дамбы .....	66
б. Работы по регулированію рѣки Двины:	
аа. Новыя сооруженія .....	67
бб. Ремонтныя работы .....	69
вв. Передача готовыхъ сооруженій Городскому Управленію .....	69
в. Проекты улучшенія устья р. Двины .....	69
г. Устройство Андреевскаго полуострова .....	71
д. Устройство Заячьяго полуострова .....	76
г. Устройство прорыва .....	80
з. Сухая Двина .....	82

### 4. Землечерпательныя работы:

а. Работы землечерпательныхъ машинъ въ 1902 г. ....	82
б. Землечерпательный караванъ .....	88
в. Переписка съ управленіемъ крѣпости Усть-Двинскъ относительно землечерпательныхъ работъ у казеннаго кабеля .....	88
г. Ходатайства относительно землечерпательныхъ работъ .....	89
д. Мѣры для предупрежденія столкновеній между землечерпательницами и другими судами въ предѣлахъ порта .....	89

### 5. Постройка Рижской желѣзнодорожной гавани .....

а. Землечерпательныя и намывные работы .....	93
б. Земляныя работы .....	98
в. Постройки .....	99
г. Зимнія работы и мастерская .....	100

### 6. Землечерпательницы и пароходы Рижскаго Биржевого Комитета:

а. Землечерпательницы, рефулеры и шаланды .....	101
б. Пароходы .....	103



7. Помощь пароходамъ со стороны ледооловъ „Ерманъ“ и „Геркулесъ“ .....	104
8. Приобрѣтеніе морского ледокола.....	106
9. Пересмотръ обязательныхъ постановленій для Рижскаго порта .....	107
10. Мѣропріятія противъ засоренія фарватера въ Мюльграбенѣ..	111
11. Поднятіе затонувшихъ лодокъ.....	112
12. Зимняя гавань у устья Двины:	
а. Посѣщеніе гавани .....	112
б. Пожарная часть .....	112
в. Крайъ въ зимней гавани .....	113
г. Рыболовство .....	113
д. Границы крѣпости Усть-Двинскъ.....	113
е. Рельсовый путь на Фортъ-Кометской дамбѣ .....	114
ж. Инструкція для смотрителя бассейна .....	115
13. Новая зимняя гавань:	
а. Покупка земельныхъ участковъ.....	115
б. Отстройка гавани:.....	115
14. Мюльграбенская гавань .....	116
15. Больдерааская гавань.....	117
16. Навигаціонное училище:	
а. Дѣятельность училища .....	117
б. Преподаваніе и учебныя силы.....	117
в. Отдѣленіе для машинистовъ и кочегаровъ .....	118
г. Преобразованіе или закрытіе Рижскаго Навигаціоннаго училища .....	118
17. Вспомогательная касса для шкиперовъ .....	129
18. Вспомогательная касса для моряновъ .....	129
19. Пріютъ для моряновъ:	
а. Посѣщеніе пріюта .....	129
б. Учрежденіе Владиміръ-Марія.....	130
20. Лечение больныхъ матросовъ .....	130
21. Больдераасній карантинный лазаретъ.....	131
22. Плавучій донъ .....	132
23. Рижскій кораблеподъемный донъ.....	137
24. Больдераасній машиностроительный заводъ .....	137
25. Компасо-провѣрочная станція .....	137
26. Наблюденія метеорологическія и надъ уровнемъ воды по градштону:	
а. Метеорологическія станціи въ Ригѣ и Усть-Двинскѣ.....	137
б. Предвѣщанія бурь .....	138
в. Наблюденія съ помощью самопишущихъ градиштокъ въ Ригѣ и Больдераа .....	139
27. Наблюденія надъ ледоходомъ .....	140
28. Распредѣленіе мѣстъ на грузки на городской набережной.....	141
29. Устройство корабельныхъ мостковъ.....	141
30. Цехъ лоцмановъ .....	144
31. Маяки и морскіе сигналы .....	144
32. Сигнальные флаги .....	145

	Стр.
33. Понтонный мостъ и устройство постоянного моста черезъ рѣку Двину .....	145
34. Поощреніе русскаго торговаго мореплаванія:	
а. Положеніе о судоводителяхъ на судахъ торговаго флота .....	150
б. Положеніе о мореходныхъ учебныхъ заведеніяхъ .....	150
в. Различныя мѣропріятія къ поощренію отечественнаго судоходства ..	151
35. Холодильникъ для сохраненія легко портящихся товаровъ ....	164
36. Березинская система и верхняя Двина .....	166
37. Соединеніе р. Лифляндской Аа съ Западной Двиной .....	167
<b>III. Страхованіе.</b>	
38. Страхованіе товаровъ на собственный рискъ .....	171
39. Страхованіе рабочаго персонала Рижскаго Биржеваго Комитета отъ несчастныхъ случаевъ .....	173
40. Страхованіе пароходовъ и землечерпательницъ Биржеваго Комитета отъ огня и взрывовъ паровыхъ котловъ .....	174
41. Страхованіе парохода „Геркулесъ“ отъ опасности на морѣ ...	177
42. Страхованіе землечерпательницъ, приобрѣтенныхъ на средства пренныхъ портовыхъ сборовъ .....	177
<b>IV. Телеграфная часть.</b>	
43. Рига-Больдерааскій телеграфъ .....	178
44. Телеграфное сообщеніе съ Домеснесъ .....	178
45. Телеграфное отдѣленіе въ Биржѣ .....	179
<b>V. Почтовая часть.</b>	
46. Льготы при пересылкѣ почтовыхъ пакетовъ (collis postaux) ..	180
47. По общимъ вопросамъ относительно доставленія корреспонденціи .....	183
<b>VI. Желѣзнодорожная часть.</b>	
48. Желѣзнодорожный отдѣлъ при Рижскомъ Биржевомъ Комитетѣ	184
49—56. Статьи отчета желѣзнодорожнаго отдѣленія 49 по 56 въ этотъ печатный отчетъ не включены, такъ какъ заключенныя въ этихъ статьяхъ свѣдѣнія и данныя уже находятся въ издаваемыхъ правительственнымъ сборникѣ тарифовъ и собраніи узаконеній и правительственныхъ распоряженій	189
57. Риги-Орловская желѣзная дорога .....	189
58. Риги-Бауско-Новенская или Вилейская желѣзная дорога .....	192
<b>VII. Таможенная часть.</b>	
59. Новый Таможенный уставъ .....	192
60. Отмѣна существовавшаго способа пломбированія бутылокъ съ иностраннымъ шипучимъ виномъ .....	199
61. Безпошлинный обратный ввозъ днутовыхъ мѣшковъ .....	200
62. Взиманіе таможенными учрежденіями канцелярскихъ сборовъ	202
63. Своевременное представленіе грузовыхъ вѣдомостей и коносаментовъ вывозныхъ товаровъ .....	204
64. Таможенные правила для наботана и береговаго судоходства	205
<b>VIII. Банковыя и биржевыя дѣла.</b>	
65. Курсовыя телеграммы Государственнаго Банка по продажѣ траттъ и чековъ на заграничныя мѣста .....	209
66. Запрещеніе привоза въ Россію заграничныхъ частныхъ цѣнныхъ бумагъ .....	210
<b>IX. Дѣла, касающіяся амбаровъ и складовъ.</b>	
67. Биржевой амбаръ .....	211
68. Центральные амбары для складки товаровъ .....	211

	Стр.
69. Рижскій элеваторъ .....	211
70. Постройка сараевъ и амбаровъ на участкѣ желѣзнодорожной гавани .....	212
<b>X. Вывозная торговля.</b>	
71. Лѣсная торговля :	
а. Увеличеніе изьаты за причальн пластовъ къ берегамъ рѣки Двины .	217
б. Выдача ссудъ подъ лѣсные грузы на основаніи закона 7 іюня 1899 г.	219
72. Торговля хлѣбомъ, сѣменами и выжимками :	
а. Задержки въ перевозкѣ хлѣбныхъ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ	221
б. Обзоръ состоянія международного хлѣбнаго рынка .....	222
в. Антверпенскіе нападки на русскую хлѣбную торговлю .....	225
г. Новыя условія въ контрактахъ, заключаемыхъ по сдѣлкамъ съ Англіею .....	231
д. Англійскія жалобы на злоупотребленія въ хлѣбной торговлѣ .....	232
е. Мѣры къ поднятію сельскаго хозяйства и къ упорядоченію хлѣбной торговли .....	234
ж. Новые хлѣбные контракты по хлѣбной торговлѣ Балтійскихъ портовъ	247
73. Торговля льномъ и пенькою .....	250
<b>XI. Привозная торговля.</b>	
74. О торговлѣ сельдями .....	251
75. Мѣста для выгрузки и нагрузки .....	257
76. Подъемные краны :	
а. Электрическій кранъ .....	257
б. Плавучій кранъ .....	258
в. Отдача крановъ въ арендное содержаніе таможенной артели ....	263
<b>XII. Фабричная часть.</b>	
77. Положеніе торговли желѣзомъ на Рижскомъ рынкѣ .....	265
78. Подготовительныя работы по возобновленію торговыхъ договоровъ .....	267
<b>XIII. Торговые должности.</b>	
79. Пенсіи должностнымъ лицамъ и вознагражденіе за товары, вывезенные безъ браковки .....	301
80. Рижская Биржевая артель .....	302
<b>XIV. Торговое законодательство.</b>	
81. Гербовый сборъ .....	303
82. Перечень фирмъ города Риги .....	312
83. Урегулированіе рабочаго времени въ торговыхъ учрежденіяхъ	313
<b>XV. 84. Торговые обычаи Рижской биржи .....</b>	<b>316</b>
<b>XVI. 85. Купеческое общество .. .....</b>	<b>317</b>
<b>XVII. Учебная часть.</b>	
86. Рижскій Политехническій Институтъ .....	320
87. Больдерааское народное училище .....	321
88. Ремесленное училище Рижскаго Ремесленнаго Общества .....	322
89. Коммерческое училище Рижскаго Биржевого Комитета .....	322
<b>XVIII. 90. Пожертвованія съ благотворительною цѣлью .....</b>	<b>326</b>
<b>XIX. Участіе въ выставкахъ.</b>	
91. Парижская всемірная выставка 1900 года .....	327

XX. Торговая статистика, Вѣстникъ Рижской Биржи, Промышленная Газета и Торговый архивъ.	
92. Торговая статистика.....	327
93. „Вѣстникъ Рижской Биржи“.....	330
94. Промышленная газета.....	330
95. Торговый архивъ.....	330
XXI. 96. Хроника .....	331

### Особыя приложенія.

I. Члены Рижскаго Биржевого Общества въ Февралѣ 1903 г. ....	335
II. Правила о судоводителяхъ на торговыхъ судахъ.....	341
III. Правила о мореходныхъ учебныхъ заведеніяхъ.....	349
IV. Инструкція для смотрителя бассейна въ зимней гавани.....	367
V. Планъ Рижской желѣзнодорожной гавани (второй строительный періодъ).	



# Отчетъ

Рижскаго Биржевого Комитета о дѣятельности  
его на поприщѣ торговли и судоходства за  
1902 годъ.

---

## I. Портовые и торговые сборы.

### 1. Портовые сборы.

#### а. Назначеніе и расходование портовыхъ сборовъ.

1 января 1902 г. вступили въ силу новые законы о взимаемыхъ въ Россійской имперіи портовыхъ сборахъ и объ управленіи торговыми портами, а 18 января 1902 г. утверждена за симъ господиномъ Министромъ Финансовъ инструкція для взиманія корабельнаго и попуднаго сбора.

Какъ усматривается изъ послѣдняго годового отчета Рижскаго Биржевого Комитета, представители послѣдняго, въ засѣданіи Государственнаго Совѣта отъ 25 апрѣля 1901 г., высказали опасеніе, что передача портовыхъ сборовъ въ завѣдываніе правительственнаго учрежденія и сліяніе портовыхъ сборовъ всѣхъ портовъ въ одну общую сумму въ пользу портовъ всего государства едва-ли будутъ соотвѣтствовать интересамъ Рижскаго порта, такъ какъ благодаря новому порядку вещей является сомнительнымъ, получить ли Рижскій портъ въ будущемъ потребныя суммы, такъ какъ назначеніе ихъ будетъ впредь зависѣть отъ разнообразнѣйшихъ обстоятельствъ и соображеній, отъ требованій другихъ портовъ, отъ случайнаго состава Управленія и отъ большей или меньшей симпатіи послѣдняго къ Рижскому порту. Какъ основательны были эти опасенія, достаточно подтверждается помѣщенными ниже документами. Здѣсь же приведемъ вкратцѣ лишь слѣдующее.

Засѣданія Комитета по портовымъ дѣламъ въ С.-Петербургѣ, имѣвшаго рѣшить вопросъ объ ассигнованіи потребныхъ суммъ Рижскому Биржевому Комитету и Рижскому Городскому управленію, состоялись 1, 3 и 5 декабря 1901 г. при предписанномъ закономъ участіи представителей купечества и городского управленія. Утвержденные Министромъ Финансовъ журналы засѣданій Комитета были присланы Рижскому Биржевому Комитету Отдѣломъ Торговаго Мореплаванія лишь 16 марта 1902 г. Биржевой Комитетъ, вынужденный обстоятельствами произвести цѣлый рядъ расходовъ на счетъ портовыхъ сборовъ, долженъ былъ это дѣлать, не зная получили ли эти расходы утвержденіе Комитета по портовымъ дѣламъ. Всѣ старанія получить журналъ Комитета остались безуспѣшными.

Таможни получили указаніе взимать новый попутный сборъ съ ввозимыхъ и вывозимыхъ товаровъ съ 1 января 1902 г.; инструкция же относительно порядка взиманія получила утвержденіе лишь 18 января 1902 г.

У Рижскаго навигаціоннаго училища, существующаго съ 1843 г., были внезапно отняты съ 1 іюля 1902 г. ассигнованныя до сихъ поръ изъ суммъ портовыхъ сборовъ средства, въ размѣрѣ 5000 руб. въ годъ.

Оборудованіе Рижскаго порта кранами, для каковой цѣли Министерствомъ Финансовъ уже въ 1900 г. разрѣшены были потребныя средства (200,000 руб.) изъ суммъ портовыхъ сборовъ, получило совершенно неожиданную задержку, вслѣдствіе того, что Комитетъ по портовымъ дѣламъ счелъ нужнымъ, не смотря на послѣдовавшее въ свое время разрѣшеніе, подвергнуть весь вопросъ еще разъ обсужденію и взять на себя заказъ плавучаго крана.

Запасный капиталъ, образовавшійся отъ  $\frac{1}{6}$  0/о сбора съ цѣнности привозимыхъ и вывозимыхъ товаровъ и находившійся до сихъ поръ въ завѣдываніи Биржевого Комитета, былъ причисленъ, по распоряженію Комитета по портовымъ дѣламъ, въ іюнѣ мѣсяцѣ къ общимъ спеціальнымъ средствамъ Комитета и переведенъ въ Петербургъ, хотя имѣлось бы болѣе основанія распространить и на этотъ капиталъ постановленіе ст. V закона отъ 8 іюля 1901 г., по которому имѣющіяся, согласно городскимъ бюджетамъ, къ 1 января 1902 г. на лицо суммы портовыхъ сборовъ, по вычетѣ изъ нихъ уже разрѣшенныхъ въ установленномъ порядкѣ расходовъ, имѣютъ быть зачислены въ депозиты соответствующихъ городовъ, дабы они могли расходоваться городскими управленіями, съ согласія Комитета по портовымъ дѣламъ, для производства капиталныхъ портовыхъ сооружений и для удовлетворенія другихъ мѣстныхъ нуждъ судоходства и торговли.

Установленный новымъ закономъ попутный сборъ являлся новымъ и весьма значительнымъ обложеніемъ большей части ввозимыхъ чрезъ



Рижскій портъ товаровъ, а также лѣса, этого важнаго предмета вывоза. Представленны на основаніи ст. 8 закона 1901 г. ходатайства объ уменьшеніи сбора остались безъ удовлетворенія и лишь ставки на лѣсъ были вполѣдствіе уменьшены съ  $\frac{1}{2}$  коп. на  $\frac{1}{4}$  коп. съ пуда.

Въ виду того, что всѣ старанія Биржевого Комитета получить журналы засѣданій Комитета по портовымъ дѣламъ отъ 1, 3 и 5 декабря 1901 г. остались безуспѣшными, а что съ другой стороны по полученнымъ свѣдѣніямъ, вслѣдствіе заявленнаго представителемъ Государственнаго Контроля особаго мнѣнія вопросъ объ оставленіи землечерпательныхъ работъ за Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ, уже рѣшенный въ вышеупомянутыхъ декабрьскихъ засѣданіяхъ въ утвердительномъ смыслѣ, будетъ обсуждаться вторично — находившійся въ Петербургѣ Правитель дѣлъ Биржевого Комитета Н. Э. Крамеръ счелъ необходимымъ просить приѣма у АВГУСТѢЙШАГО Предсѣдателя Комитета по портовымъ дѣламъ ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЫСОЧЕСТВА ВЕЛИКАГО КНЯЗЯ АЛЕКСАНДРА МИХАЙЛОВИЧА для доклада положенія дѣлъ, каковая просьба и была милостиво уважена. Затѣмъ 19 марта Биржевой Комитетъ получилъ помѣченное 16 марта предложеніе Отдѣла Торговаго Мореплаванія, въ которомъ Биржевому Комитету сообщалось, что по приказанію Августѣйшаго Предсѣдателя Комитета по портовымъ дѣламъ въ Ригу командируется капитанъ II ранга Беклемишевъ для разясненія вопросовъ, состоящихъ въ связи съ производствомъ землечерпательныхъ работъ и содержаніемъ портовыхъ дамбъ Биржевымъ Комитетомъ. Одновременно съ этимъ Биржевой Комитетъ получилъ утвержденные Министромъ Финансовъ журналы вышеупомянутыхъ засѣданій по портовымъ дѣламъ отъ 1, 3 и 5 декабря 1901 г.

Такъ какъ рѣшенія Комитета отъ декабря 1901 г. имѣютъ основное значеніе, то они помѣщаются здѣсь, по сколько они касаются Рижскаго Биржевого Комитета, полностью. Означенные журналы гласили какъ слѣдуетъ:

#### **Комитетъ по портовымъ дѣламъ.**

VI, VII и VIII засѣданія 1, 3 и 5 декабря 1901 г.

Предсѣдательствующій: Товарищъ Министра Финансовъ Тайный Совѣтникъ В. И. Ковалевскій.

#### **Члены:**

Отъ Министерства Финансовъ: Тайный Совѣтникъ М. Д. Дмитріевъ, Тайный Совѣтникъ Н. И. Белюстинъ, Дѣйствительный Статскій Совѣтникъ С. О. Веберъ, Статскій Совѣтникъ А. Е. Конкевичъ.

Отъ Министерства Путей Сообщенія: Статскій Совѣтникъ В. В. На д порожскій.

Отъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ: Статскій Совѣтникъ В. И. Каталей.

Отъ Государственного Контроля: Статскій Совѣтникъ А. А. Горенко.

Отъ Морского Министерства: Вице-Адмиралъ В. П. Верховской, Контръ-Адмиралъ Н. А. Римскій-Корсаковъ.

Членъ-Дѣлопроизводитель Коллежскій Ассесоръ М. В. Поузеръ.

Приглашенные въ засѣданіе: Дѣйствительный Статскій Совѣтникъ Инженеръ А. А. Константиновъ; Капитанъ 2-го ранга П. И. Беклемишевъ, Рижскій Городской Голова Армитстедтъ, Рижскій Городской Секретарь Карлбергъ, Рижскій Городской Инженеръ фонъ-Ренненкампфъ, Правитель дѣлъ Рижскаго Биржевого Комитета Н. Э. Крамеръ.

Обращаясь къ ходатайствамъ Рижскаго Биржевого Комитета объ отпускѣ въ его распоряженіе, взамѣнъ отмѣняемыхъ портовыхъ сборовъ, необходимыхъ суммъ на покрытіе производившихся имъ до сего времени расходовъ, Комитетъ принялъ во вниманіе, что наиболѣе значительныя работы, исполнявшіяся въ Рижскомъ портѣ Биржевымъ Комитетомъ, заключаются въ производствѣ землечерпанія по всему протяженію р. Двины въ предѣлахъ порта, за исключеніемъ выхода въ море, гдѣ работы производятся вѣдомствомъ Путей Сообщенія. Для исполненія дноуглубительныхъ работъ у Биржевого Комитета имѣется караванъ, состоящій изъ шести землечерпательницъ, пятидесяти семи шаландъ и семи буксирныхъ пароходовъ; изъ этихъ землечерпательныхъ средствъ большая часть пріобрѣтена на суммы поступленій портовыхъ сборовъ; часть-же, пріобрѣтенная на средства Биржевого Комитета (буксирные пароходы и часть шаландъ), составляетъ его собственность. при этомъ для пополненія каравана въ разное время, при недостаточности наличныхъ суммъ портовыхъ сборовъ, Биржевымъ Комитетомъ производились займы у Биржевого Банка, которые затѣмъ погашались изъ послѣдующихъ поступленій сборовъ. Въ настоящее время, по свѣдѣніямъ, представленнымъ Биржевымъ Комитетомъ, въ составѣ каравана имѣются десять шаландъ, пріобрѣтенныхъ въ 1893 и 1896 годахъ на суммы сдѣланнаго для сего займа въ Биржевомъ Банкѣ въ размѣрѣ 181,241 руб. 6 коп.

Что касается расходовъ на производство землечерпательныхъ работъ, то таковые за послѣднее пятилѣтіе составляли:

1896 г.	. . .	148,093 руб. 31 коп.
1897 „	. . .	137,046 „ 56 „
1898 „	. . .	177,581 „ 29 „

1899 г. . . . 215,140 руб. 92 коп.

1900 „ . . . 276,217 „ 45 „

Въ среднемъ за указанное пятилѣтіе расходы выразились ежегодно въ суммѣ 190,415 руб. Соотвѣтственно съ симъ Биржевой Комитетъ, не предрѣшая размѣра предстоящихъ въ 1902 году въ дѣйствительности расходовъ по производству землечерпанія, ибо эти расходы подвергаются изъ года въ годъ колебаніямъ въ зависимости отъ условій ледохода и весеннихъ наносовъ, ходатайствуетъ объ отпускѣ на ближайшій годъ означенной средней за пятилѣтіе суммы въ 190,000 руб.

Независимо отъ землечерпательныхъ работъ на обязанности Рижскаго Биржевого Комитета лежало содержаніе и ремонтъ нѣкоторыхъ дамбъ и береговыхъ укрѣпленій въ устьѣ р. Двины, на каковой предметъ расходовалось:

1896 г. . . . 10,201 руб. 30 коп.

1897 „ . . . 10,814 „ 11 „

1898 „ . . . 13,453 „ 19 „

1899 „ . . . 15,701 „ 9 „

1900 „ . . . 16,639 „ 53 „

На 1902 годъ испрашивается къ отпуску на сей предметъ 20,000 руб., въ виду необходимости болѣе значительнаго ремонта береговыхъ укрѣпленій въ Верхнемъ-Подераа.

По поводу приведенныхъ ходатайствъ Комитетъ по портовымъ дѣламъ не могъ не остановиться на общемъ вопросѣ объ условіяхъ содержанія портовыхъ сооружений и производства гидротехническихъ работъ въ Рижскомъ портѣ и о желательности согласованія дѣятельности различныхъ мѣстныхъ учреждений, въ видахъ достиженія необходимаго единства въ хозяйствѣ порта. Въ этомъ отношеніи Комитетъ полагалъ, что приведенныя ранѣе сужденія относительно участія въ завѣдываніи сооружениями со стороны Городскаго Управленія, являются вполне примѣнимыми также въ отношеніи мѣстнаго Биржевого Комитета, и поэтому призналъ целесообразнымъ поручить портовому Присутствію, при составленіи предположеній о желательныхъ измѣненіяхъ въ существующемъ порядкѣ завѣдыванія гидротехническими работами въ Рижскомъ портѣ, имѣть въ виду также разсмотрѣніе дѣятельности Биржевого Комитета. — Что-же касается расходовъ, предстоящихъ въ ближайшемъ году, то Комитетъ, руководствуясь п. а Ст. 2 Отд. IV ВЪСОЧАЙШЕ утвержденного 8-го іюня 1901 г. мѣстнаго Государственнаго Совѣта, не встрѣтилъ препятствій къ отпуску въ распоряженіе Биржевого Комитета на 1901 г. упомянутыхъ выше суммъ — 190,000 руб. на дноуглубительныя работы и 20,000 руб. на содержаніе дамбъ и береговыхъ укрѣпленій.

Независимо отъ упомянутыхъ ассигнованій, Комитетъ согласно представленнымъ предположеніямъ, призналъ возможнымъ назначить къ



отпуску нижеслѣдующія суммы въ распоряженіе Биржевого Комитета на 1902 годъ:

1) На устройство свайныхъ огражденій въ р. Двинѣ, для предупрежденія лѣсныхъ заломовъ въ размѣрѣ дѣйствительныхъ издержекъ за 1900 г. — 1,320 руб. — Означенныя свайныя огражденія устраиваются Городскимъ Управленіемъ, и часть расходовъ принималась Биржевымъ Комитетомъ на суммы взимаемыхъ имъ сборовъ.

2) На субсидію мѣстной навигаціонной школы, состоящей въ вѣдѣніи Биржевого Комитета — 2,500 руб. на первое полугодіе 1902 года, ибо по истеченіи сего срока школа эта имѣетъ быть преобразована на основаніи общаго положенія о мореходныхъ учебныхъ заведеніяхъ, представленнаго на утвержденіе въ законодательномъ порядкѣ и, соотвѣтственно съ симъ, могутъ послѣдовать измѣненія въ порядкѣ завѣдыванія школою и въ размѣрахъ расходовъ.

3) На субсидію мѣстнымъ спасательнымъ станціямъ — 2,000 р., каковая сумма и ранѣе выдавалась ежегодно Биржевымъ Комитетомъ изъ поступленій сборовъ.

4) На приобрѣтеніе подъемныхъ крановъ Биржевой Комитетъ испрашиваетъ 85,000 руб., причемъ объясняетъ, что въ 1900 г., по соглашенію Министерствъ Финансовъ и Внутреннихъ Дѣлъ, ему разрѣшено было на оборудованіе порта кранами израсходовать изъ поступленій сборовъ до 200,000 руб., изъ каковой суммы въ 1900 г. издержано на приобрѣтеніе крана въ 10 тоннъ — 19,611 руб. 4 к., на 1901 г. было внесено въ смѣту 6,000 руб., а на 1902 г. предполагено приобрѣтеніе крана въ 50 тоннъ на помянутую сумму въ 85,000 руб.

Принимая во вниманіе, что условія приобрѣтенія этого крана и порядокъ дальнѣйшаго завѣдыванія кранами въ портѣ желательно подвергнуть обсужденію въ мѣстномъ портовомъ Присутствіи, Комитетъ, полагая поручить Присутствію представить по сему предмету свое заключеніе, а испрашиваемую сумму въ 85,000 руб. разрѣшить къ условному отпуску.

5) На уплату процентовъ и погашенія по займамъ заключеннымъ на постройку Биржевого дома — 20,750 руб.

Принимая во вниманіе, что расходы по означеннымъ займамъ отнесены были закономъ 1 февраля 1871 г. на поступленія установленнаго въ пользу Биржевого Комитета  $\frac{1}{6}$  % съ цѣны товаровъ сбора, — Комитетъ по портовымъ дѣламъ, руководствуясь пп. 6. Ст. 2 Отд. IV ВЫСОЧАЙШЕ утвержденаго 8-го іюня 1901 г. мнѣнія Государственнаго Совѣта, призналъ правильнымъ принять указанный расходъ на спеціальныя средства портовыхъ сборовъ. Означенныя займы имѣютъ быть окончательно погашены въ 1904 году, причемъ, по плану погашенія, предстоятъ расходы: въ 1903 г. — 20,850 руб. и въ 1904 г. — 18,900 руб.

6) На окончаніе расчетовъ по сооруженію плавучаго дока — 67,000 руб.

По поводу сего ассигнованія изъ представленныхъ Биржевымъ Комитетомъ свѣдѣній усматривается, что въ 1895 г. Министерствомъ Финансовъ, по соглашенію съ подлежащими вѣдомствами, разрѣшено было Биржевому Комитету, за счетъ поступлений  $\frac{1}{6}$  % съ цѣны товаровъ сбора пріобрѣсти плавучій докъ стоимостью отъ 200,000 руб. до 300,000 руб.. съ тѣмъ, чтобы на этотъ предметъ обращено было изъ наличности сбора — 50,000 руб. и за симъ стоимость дока была погашаема ежегоднымъ отпускомъ 50% излишка поступлений означеннаго сбора надъ обязательными изъ него расходами и остатками чистаго дохода отъ эксплуатаціи дока. — Изъ баланса денежныхъ оборотовъ по пріобрѣтенію и эксплуатаціи дока на 1 января 1901 г. видно, что изъ дѣйствительной стоимости дока, опредѣлившейся въ 222,904 р. 25 коп., погашено къ указанному сроку 155,904 руб. 25 коп. (въ томъ числѣ изъ поступлений процентнаго сбора 140,582 руб. 64 коп. и изъ доходовъ по эксплуатаціи дока — 15,221 руб. 61 коп.), а остается не уплаченною испрашиваемая для окончанія расчетовъ сумма въ 67,000 руб.

Не встрѣтивъ препятствій къ отпуску въ 1902 году означенной суммы (67,000 руб.), Комитетъ вмѣстѣ съ тѣмъ призналъ необходимымъ поручить мѣстному портовому Присутствію войти въ обсужденіе вопроса о порядкѣ дальнѣйшей эксплуатаціи плавучаго дока, который, за уплатою упомянутой суммы, переходитъ въ собственность казны и долженъ находиться въ вѣдѣніи Комитета по портовымъ дѣламъ.

7) На окончаніе работъ по устройству берегового укрѣпленія насыпной территоріи, образованной при плавучемъ докѣ для возведенія необходимыхъ построекъ — 18,000 руб. Согласно заявленію начальника работъ Рижскаго порта, часть упомянутой территоріи уже укрѣплена и окончаніе этой работы представляется существенно необходимымъ. Поэтому Комитетъ по портовымъ дѣламъ призналъ правильнымъ отпустить на 1902 годъ испрашиваемую сумму. Что же касается расходовъ по возведенію построекъ при докѣ, исчисленныхъ въ суммѣ 25,000 руб., то предположенія по сему предмету Комитетъ нашелъ болѣе цѣлесообразнымъ передать на предварительное разсмотрѣніе въ мѣстное портовое Присутствіе.

Остановливаясь, далѣе, на прочихъ расходахъ, внесенныхъ Биржевымъ Комитетомъ въ смѣту на 1902 г., Комитетъ по портовымъ дѣламъ полагалъ возможнымъ совершенно исключить расходъ въ 500 руб. на вознагражденіе специалистовъ за даваемые ими заключенія по разнымъ вопросамъ, возникающимъ въ Биржевомъ Комитетѣ; что же касается расходовъ на предохранительные знаки, извѣщающіе о приближеніи бури (60 руб.), и по наблюденію за уровнемъ воды въ р. Двинѣ (800 руб.), то иотребныя на сіе суммы полагалось бы предо-

ставить въ распоряженіе мѣстнаго портового Управленія. Равнымъ образомъ, портовому Управленію Комитетъ находилъ наиболѣе удобнымъ передать сумму, подлежащую отчисленію изъ сборовъ, по мѣру прежнихъ лѣтъ, на содержаніе карантиннаго лазарета въ Больдераа, опредѣливъ оную на 1902 г. въ 3,000 руб. По поводу сего ассигнованія Комитетъ по портовымъ дѣламъ призналъ необходимымъ войти нынѣ же въ сношеніе съ Министерствомъ Внутреннихъ Дѣлъ въ видахъ выясненія вопроса о дальнѣйшемъ, послѣ 1902 г., содержаніи означеннаго лазарета, ибо, по мнѣнію Комитета, расходы по карантиннымъ учрежденіямъ вообще не могли бы быть отнесены на спеціальныя средства портовыхъ сборовъ.

По разсмотрѣніи приведенныхъ выше предположеній, Комитетъ по портовымъ дѣламъ вошелъ въ обсужденіе вопроса объ имѣющейся въ распоряженіи Биржевого Комитета наличности поступленій портовыхъ сборовъ, каковая наличность, по отчетамъ сего Комитета, составляла къ 1 декабря 1900 г. — 243,973 руб. 24 коп. Къ этой суммѣ надлежитъ причислить проценты на срокъ 1 января 1902 г., засимъ излишекъ поступленій сборовъ надъ расходами, предусмотрѣнный въ смѣтѣ на 1901 г. въ суммѣ 19,000 руб., и остатокъ чистаго дохода отъ эксплуатаціи плавучаго дока въ 1901 г. Принимая во вниманіе, что, согласно Отд. V ВЫСОЧАЙШЕ утвержденнаго 8 іюня 1901 г. мнѣнія Государственнаго Совѣта, наличность мѣстныхъ портовыхъ сборовъ подлежитъ зачисленію въ депозиты подлежащихъ городовъ, лишь въ томъ случаѣ, когда эти суммы находятся въ вѣдѣніи городскихъ управленій и числятся по городскимъ смѣтамъ, Комитетъ не усматривалъ основаній къ оставленію, послѣ 1 января 1902 г., упомянутыхъ выше суммъ въ депозитѣ Рижскаго Биржевого Комитета и постановилъ перечислить ихъ въ спеціальныя средства Комитета по портовымъ дѣламъ.

По поводу сего постановленія представителемъ Рижскаго Биржевого Комитета заявлено было ходатайство объ отчисленіи изъ наличности сборовъ необходимой суммы на покрытіе долга Биржевому Банку, образовавшагося, какъ упомянуто выше, въ 1893 и 1896 год., когда Биржевымъ Комитетомъ, въ счетъ будущихъ поступленій сборовъ, пріобрѣтены были для землечерпательныхъ работъ десять шаландъ на позаймствованную у банка сумму въ 181,241 руб. 6 коп.

Съ своей стороны, Комитетъ по портовымъ дѣламъ призналъ наиболѣе правильнымъ вопросъ о расчетахъ по пріобрѣтенію означенныхъ шаландъ передать на предварительное разсмотрѣніе мѣстному портовому Присутствію, въ видахъ выясненія, въ какой мѣрѣ эти шаланды нынѣ необходимы для землечерпательныхъ работъ, производимыхъ Биржевымъ Комитетомъ въ р. Двинѣ, какими обстоятельствами вызывалось ихъ пріобрѣтеніе, и въ какомъ онѣ нынѣ состояніи. По полученіи по сему предмету заключенія мѣстнаго присутствія ука-



завный расчетъ могъ бы быть произведенъ изъ спеціальныхъ средствъ Комитета по портовымъ дѣламъ, независимо отъ перечисленія въ эти средства упомянутой выше наличности портовыхъ сборовъ Биржевого Комитета.

Въ заключеніе, по поводу разрѣшенныхъ къ отпуску изъ спеціальныхъ средствъ суммъ въ распоряженіе Рижскаго Городскаго Управленія и мѣстнаго Биржевого Комитета, — Комитетъ по портовымъ дѣламъ, руководствуясь Ст. 4, Отд. IV ВЫСОЧАЙШЕ утвержденного 8 іюня 1901 г. мѣнія Государственнаго Совѣта полагалъ необходимымъ обязать названныя учрежденія расходовать отпускаемыя суммы исключительно на предметы ихъ назначенія и, по истеченіи года, представить Комитету отчеты о произведенныхъ расходахъ и остаткахъ ассигнованій. При этомъ Комитетъ полагалъ подвергнуть въ ближайшемъ будущемъ отдѣльному обсужденію общій вопросъ о порядкѣ наблюденія за расходованіемъ, согласно назначенію, отпускаемыхъ Комитетомъ суммъ и объ отчетности по этимъ суммамъ.

На основаніи всего вышеизложеннаго Комитетъ по портовымъ дѣламъ постановилъ:

— — — — —

IX. Отпустить въ распоряженіе Рижскаго Биржевого Комитета на 1902 годъ:

1) на производство дноуглубительныхъ работъ . . .	190,000 руб.
2) на содержаніе дамбъ и береговыхъ укрѣпленій . .	20,000 „
3) на устройство поперечныхъ загражденій въ лѣсной гавани . . . . .	1,320 „
4) на субсидію мѣстной навигаціонной школѣ . . .	2,500 „
5) на субсидію мѣстнымъ спасательнымъ станціямъ .	2,000 „
6) на уплату % и погашенія по займамъ, заключеннымъ на постройку биржевого дома . . . . .	20,750 „
7) на окончаніе расчетовъ по сооруженію плавучаго дока . . . . .	67,000 „
8) на окончаніе работъ по устройству берегового укрѣпленія при плавучемъ докѣ . . . . .	18,000 „
а всего . .	321,570 руб.

X. Разрѣшить къ условному отпуску на 1902 г. на приобрѣтеніе подъемныхъ крановъ . . . . . 85,000 руб.

XI. Отпустить на 1902 годъ въ распоряженіе пачальника Рижскаго порта:

1) на расходы по содержанію предохранительныхъ знаковъ, извѣщающихъ о приближеніи бури . . .	60 руб.
2) на расходы по наблюденію за уровнемъ воды въ р. Двинѣ . . . . .	800 „
3) на содержаніе карантиннаго лазарета въ Больдераа .	3,000 „

ХІІ. Войти въ сношеніе съ Министерствомъ Внутреннихъ Дѣлъ по вопросу о дальнѣйшемъ, послѣ 1902 года, содержаніи помянутаго лазарета (п. ХІ).

ХІІІ. Перечислить въ спеціальныя средства Комитета по портовымъ дѣламъ состоявшую на 1 декабря 1900 г. въ наличности въ депозитѣ Рижскаго Биржевого Комитета сумму запаснаго капитала портовыхъ сборовъ 243,973 руб. 24 коп. съ причисленіемъ къ этой суммѣ процентовъ на срокъ 1 января 1902 г., излишка поступлений сборовъ надъ расходами до означеннаго срока и остатка чистаго дохода отъ эксплуатаціи плавучаго дока въ 1901 году.

ХІV. Поручить Рижскому по портовымъ дѣламъ присутствію выяснитъ вопросъ объ образованіи долга Биржевому Банку по пріобрѣтенію Биржевымъ Комитетомъ въ 1893 и 1896 годахъ десяти шаландъ для землечерпательнаго каравана и представить Комитету по портовымъ дѣламъ заключеніе о расчетахъ по сему долгу.

ХV. Поручить Рижскому по портовымъ дѣламъ присутствію, при обсужденіи вопроса, указаннаго въ и. VII, имѣть въ виду также разсмотрѣніе дѣятельности Биржевого Комитета по завѣдыванію гидротехническими сооружениями и работами въ портѣ.

ХVІ. Поручить Рижскому по портовымъ дѣламъ Присутствію обсудить вопросы: а. о пріобрѣтеніи Биржевымъ Комитетомъ подъемныхъ крановъ и о порядкѣ дальнѣйшаго ими завѣдыванія; б. объ условіяхъ эксплуатаціи плавучаго дока; в. о возведеніи при докѣ построекъ, проектируемыхъ Биржевымъ Комитетомъ, и заключенія по означеннымъ вопросамъ представить Комитету по портовымъ дѣламъ.

ХVІІ. На основаніи ст. 4 Отд. IV ВЫСОЧАЙШЕ утвержденного 8-го іюня 1901 г. мѣнія Государственнаго Совѣта, обязать Рижское Городское Управленіе и Рижскій Биржевой Комитетъ расходовать отпускаемыя имъ, согласно приведеннымъ выше постановленіямъ, суммы исключительно на предметы ихъ назначенія и, по истеченіи года, не позже двухъ мѣсяцевъ, представить Комитету по портовымъ дѣламъ отчеты о произведенныхъ расходахъ и остаткахъ ассигнованій.

ХVІІІ. Подвергнуть въ Комитетѣ по портовымъ дѣламъ въ ближайшемъ будущемъ обсужденію общій вопросъ о порядкѣ наблюденія за расходованіемъ согласно назначенію отпускаемыхъ Комитетомъ суммъ и объ отчетности по этимъ суммамъ.

Подлинный за надлежащимъ подписаніемъ.

Особое мѣніе члена отъ Государственнаго Контроля  
Статскаго Совѣтника Горенко.

При разсмотрѣніи смѣтныхъ предположеній о расходахъ изъ спеціальныхъ средствъ на нужды Рижскаго порта въ 1902 году было указано, между прочимъ, и мною на необходимость обсудить въ Комитетѣ по портовымъ дѣламъ вопросъ о порядкѣ расходованія суммъ

на ремонтъ дамбъ, выправительныхъ сооружений, береговыхъ укрѣплений, а также на производство дноуглубительныхъ работъ въ видахъ сосредоточенія въ мѣстномъ органѣ Министерства Путей Сообщенія (Управленіе работами) какъ завѣдыванія оконченными сооружениями, такъ и производства всякаго рода новыхъ работъ на спеціальныя средства Министерства Финансовъ

На необходимость сосредоточить завѣдываніе всѣми вообще портовыми сооружениями въ Рижскомъ портѣ и производство новыхъ работъ въ Министерствѣ Путей Сообщенія съ освобожденіемъ отъ этихъ обязанностей Рижскаго Городскаго Общественнаго Управленія и Рижскаго Биржевого Комитета заявлялось подлежащими вѣдомствами неоднократно. Мѣра эта не могла до сихъ поръ осуществиться, главнымъ образомъ, потому, что до изданія закона 8-го іюня 1901 г. о преобразованіи портовыхъ сборовъ и портовыхъ управленій, суммы сборовъ на портовые благоустройства поступали непосредственно въ распоряженіе названныхъ мѣстныхъ учреждений, а Правительство сохраняло за собою лишь право общаго наблюденія за расходованіемъ ихъ на предметъ назначенія. Нынѣ, съ изданіемъ закона 8-го іюня 1901 года, когда Правительство взяло въ свое непосредственное завѣдываніе портовое дѣло во всей его совокупности и будетъ имѣть въ портахъ Имперіи свои административно-хозяйственные и техническіе органы, въ которые войдутъ представители городскихъ управленій и биржевыхъ комитетовъ лишь какъ часть въ цѣлое, — оставленіе въ непосредственномъ завѣдываніи этихъ послѣднихъ учреждений какой бы то ни было части портового дѣла явно не соотвѣтствовало бы главнымъ основаніямъ реформы.

Приимая за симъ во вниманіе, что производство работъ въ торговыхъ портахъ поставлено нынѣ Министерствомъ Путей Сообщенія, при условіи системы предварительной ревизіи всѣхъ оборотовъ по расходамъ на работы и фактическаго контроля поставляемыхъ матеріаловъ и производимыхъ работъ, выполнѣ удовлетворительно, — надлежитъ признать, что сосредоточеніе всего завѣдыванія портовыми сооружениями и производство всѣхъ вообще работъ въ непосредственномъ распоряженіи правительственныхъ органовъ принесетъ существенную пользу дѣлу портового благоустройства.

Въ виду сего и не имѣя возраженій противъ исчисленія суммъ, необходимыхъ на работы по Рижскому порту въ 1902 году: 100 тыс. руб. на ремонтъ дамбъ и выправительныхъ сооружений (I, и. 8) и 210 тыс. руб. на производство дноуглубительныхъ работъ и на содержаніе дамбъ и береговыхъ укрѣплений (IX, пп. 1 и 2), я признавалъ бы необходимымъ, прежде передачи этихъ суммъ Рижскому Городскому Управленію и Рижскому Биржевому Комитету, обсудить въ Комитетѣ по портовымъ дѣламъ общій вопросъ — не слѣдуетъ ли сосредоточить завѣдываніе сооружениями и производство работъ въ



Рижскомъ портѣ въ управленіи работами Рижскаго порта, какъ мѣстномъ органѣ Министерства Путей Сообщенія на общихъ для всѣхъ нашихъ портовъ основаніяхъ.

Такое направленіе дѣла выполнѣ, по моему мнѣнію, соотвѣствовало бы общему смыслу закона 8 іюня 1901 г. и не противорѣчило бы частному постановленію объ обязанности, возложенной этимъ закономъ на Комитетъ, отчислять изъ суммъ портовыхъ сборовъ на производство работъ средства, которые до реформы относились на сіи сборы, такъ какъ постановленіе объ отчисленіи суммъ на эту потребность не оспаривается, а возникъ лишь вопросъ о порядкѣ ихъ расходованія въ интересахъ портового благоустройства.

По всѣмъ остальнымъ частямъ заключенія пастоящаго журнала и не имѣю никакихъ возраженій.

Подлинное подписаль: А. Горенко.

24 марта прибылъ въ Ригу капитанъ II ранга Н. Н. Беклемишевъ. Его сопровождали инженеръ Морского Министерства І. В. Полисадовъ и служившій раньше въ Одесской городской управѣ І. Н. Денисевичъ.

25 марта въ залѣ засѣданій Лифляндскаго губернскаго правленія состоялось особое совѣщаніе, на которое по распоряженію Капитана II ранга Н. Н. Беклемишева были посланы особыя приглашенія.

Въ совѣщаніи принимали участіе: капитанъ надъ портомъ контръ-адмиралъ Герарди, — начальникъ работъ въ портѣ Дѣйств. ст. сов. Константиновъ, уиравляющій таможеню Дѣйств. ст. сов. Теляковскій, управляющій контрольной палатою коллеж. ассесоръ Драгневичъ, прокуроръ окружнаго суда надворный сов. Гессе, постоянный членъ губернскаго по городскимъ дѣламъ присутствія коллеж. секрет. Чулковъ, помощникъ начальника Риги-Орловской жел. дор. Дѣйств. ст. сов. Афросимовъ, Рижскій городской голова Армистедъ, предсѣдатель Биржевого Комитета вице-консулъ Фенгеръ, члены Биржевого Комитета старшина Паневичъ и старшина Браунъ, правитель дѣлъ ф. Крамеръ, инженеры Биржевого Комитета Пабстъ и Флейшеръ, членъ городской управы Леманъ и городской инженеръ ф. Ренненкампфъ.

Въ качествѣ экспертовъ присутствовали: по инженерной части І. В. Полисадовъ и по городскому хозяйству Н. Н. Денисевичъ.

Въ совѣщаніи происходило слѣдующее:

Предсѣдательствующій Капитанъ 2-го ранга Н. Н. Беклемишевъ открылъ совѣщаніе сообщеніемъ, что Рижскій портъ удостоился милостиваго вниманія Августѣйшаго Предсѣдателя Совѣта Торговаго Мореплаванія ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЫСОЧЕСТВА ВЕЛИКАГО КНЯЗЯ АЛЕКСАНДРА МИХАИЛОВИЧА. Въ виду возникшихъ разногласій относительно завѣдыванія портовыми сооружениями и работами въ Рижскомъ портѣ ЕГО ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЫСО-

ЧЕСТВУ угодно было поручить рассмотреть это дѣло на мѣстѣ при участіи представителей заинтересованныхъ вѣдомствъ. Правильное рѣшеніе вопроса о взаимныхъ отношеніяхъ различныхъ вѣдомствъ тѣмъ болѣе необходимо, что можно ожидать еще дальнѣйшихъ значительныхъ затратъ на расширеніе и улучшеніе Рижскаго порта. Разногласія происходятъ главнымъ образомъ вслѣдствіе недостаточнаго выясненія духа новаго закона. По этой причинѣ на вновь учреждаемыя портовые присутствія не перестаютъ смотрѣть какъ на управленія портовой полиціи, между тѣмъ какъ они должны представлять собою органы хозяйственные, въ завѣдываніи которыхъ сосредоточиваются всѣ портовые дѣла. Въ составъ этихъ присутствій входятъ представители всѣхъ заинтересованныхъ вѣдомствъ, въ томъ числѣ городскихъ управленій и биржевыхъ комитетовъ. Роль присутствій по смыслу и духу новаго закона заключается главнымъ образомъ въ томъ, чтобы объединить дѣятельность различныхъ административныхъ и общественныхъ представителей и направить ее на пользу общаго дѣла расширенія и улучшенія мѣстнаго порта.

На обязанности присутствій лежитъ предварительное рассмотрение всѣхъ проектируемыхъ портовыхъ работъ и ассигнованій на нужды порта изъ портовыхъ сборовъ, причемъ необходимыя суммы на производство и новыхъ работъ предоставляются присутствіями, по ихъ выбору, въ распоряженіе мѣстныхъ правительственныхъ или общественныхъ управленій. Такимъ образомъ портовымъ присутствіямъ принадлежитъ объединеніе всего происходящаго въ портѣ и согласованіе производимыхъ различными вѣдомствами портовыхъ работъ, но этимъ самымъ какъ подлежащія правительственнымъ, такъ и инымъ управленіямъ не лишены инициативы относительно всего, что касается улучшенія и расширенія порта и связанныхъ съ этимъ вопросомъ, и могутъ распоряжаться открытыми имъ изъ портовыхъ сборовъ кредитами на тѣ предметы, ассигнованія на которые были предварительно рассмотрѣны портовымъ присутствіемъ и разрѣшены Комитетомъ по портовымъ дѣламъ.

Общественныя учрежденія по производимымъ ими портовымъ работамъ обязаны установленною закономъ отчетностью, а для приданія технической компетенціи сужденіямъ о работахъ въ составъ присутствій входитъ представитель вѣдомства Путей Сообщенія.

Мѣстные общественныя учрежденія широко представлены въ портовомъ присутствіи и указанная Предсѣдательствующимъ точка зрѣнія на роль этого хозяйственнаго органа должна, казалось бы, вполне удовлетворять ихъ.

Затѣмъ Предсѣдательствующій обратился къ представителю Биржевого Комитета съ предложеніемъ высказаться.

Представитель Биржевого Комитета Н. Э. Крамеръ изложилъ, что по мнѣнію Биржевого Комитета для правильнаго разрѣшенія возбужденнаго вопроса раньше всего слѣдуетъ выяснить законность и цѣлесообразность дальнѣйшаго оставленія производства землечерпательныхъ работъ и сооруженія дамбъ Биржевому Комитету. Оба эти вопросы могутъ быть, по мнѣнію Биржевого Комитета, разрѣшены утвердительно. Законнымъ основаніемъ служить статья IV<sup>а</sup> п. 2а закона 8-го іюня 1901 г., въ силу которой Биржевому Комитету могутъ быть и впредь ассигнованы необходимыя суммы на содержаніе и ремонтъ портовыхъ сооружений и на землечерпательныя работы. Что же касается цѣлесообразности, то Н. Э. Крамеръ обратилъ вниманіе Совѣщанія на слѣдующія обстоятельства:

Землечерпательныя работы производятся Биржевымъ Комитетомъ почти сто лѣтъ. Онъ слѣдовательно хорошо знакомъ съ условіями этихъ работъ. Первоначальная глубина фарватера въ устьѣ Двины въ 7 футовъ доведена до 22—24 фут. Успѣшная дѣятельность Биржевого Комитета засвидѣтельствована Министрами Финансовъ и Внутреннихъ Дѣлъ при внесеніи проекта закона о преобразованіи портовыхъ сборовъ. Главный же залогъ въ дальнѣйшемъ успѣхѣ его дѣятельности лежитъ въ непосредственной заинтересованности Комитета въ результатѣ его работъ, такъ какъ Биржевое купечество состоитъ изъ товаро-отправителей, товаро-получателей и судовладѣльцевъ т. е. изъ лицъ заинтересованныхъ непосредственно въ благоустройствѣ порта.

Можетъ однако зародиться вопросъ, не слѣдуетъ ли, въ случаѣ передачи землечерпательныхъ работъ органамъ Министерства Путей Сообщенія, какъ это предлагаетъ представитель Государственнаго Контроля Ст. Сов. Горенко, ожидать лучшихъ результатовъ. Вопросъ этотъ долженъ быть разрѣшенъ, по мнѣнію представителя Биржевого Комитета, отрицательно.

Успѣхъ работъ въ значительной степени зависитъ отъ самостоятельности учрежденія производящаго работы. Въ этомъ отношеніи Биржевой Комитетъ, какъ учрежденіе общественное, находится въ лучшихъ условіяхъ нежели какое либо правительственное учрежденіе, связанное различными формальными ограниченіями. Характеръ и размѣръ землечерпательныхъ работъ не могутъ быть заранѣе опредѣлены, такъ какъ зависятъ отъ ледохода и направленія вѣтровъ. Равнымъ образомъ не можетъ быть заранѣе сдѣлана смѣта для ремонта землечерпательнаго каравана; только общественное учрежденіе не подчиненное формальностямъ Государственнаго Контроля, можетъ дѣйствовать съ должной быстротою и энергіею.

Что же касается объединенія техническаго надзора, а равно контроля во вновь образованномъ портовомъ присутствіи, то представитель Биржевого Комитета замѣтилъ, что техническій надзоръ уже



теперь принадлежалъ начальнику работъ въ портѣ; что же касается денежной отчетности, то Биржевой Комитетъ, само собою разумѣется, охотно подчинится всѣмъ требованіямъ портового управленія, полагая, что порядокъ и форма этой отчетности будутъ приспособлены къ характеру работъ.

Переходя затѣмъ къ вопросу о дальнѣйшемъ содержаніи дамбъ и береговыхъ укрѣпленій, представителемъ Биржевого Комитета были приведены въ пользу дальнѣйшаго оставленія въ вѣдѣніи Биржевого Комитета тѣ же законныя и практическія соображенія.

Затѣмъ Предсѣдательствующій обратился къ г. Городскому Головѣ съ просьбою высказать свое мнѣніе, при чемъ указалъ, что изъ бывшихъ уже переговоровъ выяснялась возможность раздѣлить портовые сооружения, находящіеся въ завѣдываніи города, на три категоріи: 1) сооружения, хозяйственную эксплуатацію которыхъ городъ желаетъ непременно сохранить за собою, 2) сооружения, относительно которыхъ городу безразлично, въ чьемъ завѣдываніи они будутъ находиться и 3) наконецъ сооружения, завѣдываніе которыми городъ желалъ бы передать другому вѣдомству.

Городской Голова, не предпрѣлая постановленій Управы и Думы, заявилъ, что дѣйствительно отъ нѣкоторыхъ сооружений, переданныхъ въ вѣдѣніе городского управленія казною, городское управленіе предполагало бы отказаться, другія же сооружения городъ желалъ бы оставить за собою, а именно тѣ, которыя построены на принадлежащихъ городу территорияхъ.

Начальникъ работъ Рижскаго порта, ссылаясь на сужденія, выраженные въ журналѣ Комитета по портовымъ дѣламъ, отъ 1—5 декабря 1901 г., и на положенія, высказанныя въ особомъ мнѣніи члена Комитета отъ Государственнаго Контроля, Ст. Сов. Горенко, а именно, что работы по ремонту дамбъ и выправительныхъ сооружений, равно и производство дноуглубительныхъ работъ слѣдовало-бы сосредоточить въ непосредственномъ распоряженіи Министерства Путей Сообщенія, и руководствуясь § 12 п. 6 и 33 Положенія о мѣстномъ Управленіи приморскими торговыми портами, съ своей стороны заявилъ, что:

1. Такъ какъ Рижскій Биржевой Комитетъ не можетъ быть приравниваемъ вообще къ обыкновеннымъ подрядчикамъ и контрагентамъ и принимая во вниманіе, что Биржевой Комитетъ заинтересованъ главнѣйшимъ образомъ въ исполненной работѣ, служащей для потребностей торговли и благоустройства порта, а отнюдь не въ прибыляхъ отъ работъ, какъ обыкновенный подрядчикъ, то со стороны его, начальника работъ, не встрѣчается препятствій къ оставленію существующаго нынѣ способа производства работъ, т. е. къ оставленію въ хозяйственномъ завѣдываніи Рижскаго Биржевого Комитета содержанія землечерпательнаго каравана, заготовленнаго на портовые сборы, а

равно и производства какъ названнымъ караваномъ, такъ и караваномъ, принадлежащимъ Биржевому Комитету, землечерпательныхъ работъ по поддержанію и улучшенію фарватеровъ Рижскаго порта — на средства, отпускаемыя Комитетомъ по портовымъ дѣламъ, но подъ непосредственнымъ техническимъ надзоромъ Управленія работъ Рижскаго порта.

II. Гидротехническихъ сооружений имѣется въ Рижскомъ портѣ въ количествѣ 66 наименованій, общимъ протяженіемъ 25,283 пог. саж.; сооружения эти, большею частью, чисто техническія, служація спеціально для регулированія теченія рѣки общаго пользованія, поддержанія на ней и образованія правильнаго фарватера, и лишь незначительная часть портовыхъ гидротехническихъ сооружений приспособлена для производства торговли и извлеченія изъ нихъ доходовъ. Большая часть означенныхъ сооружений построена Мин. Путей Сообщенія на средства Государственного Казначейства на общую сумму свыше 7,500,000 р.; имѣются также сооружения, построенныя на средства, полученныя отъ займовъ, сдѣланныхъ Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ за счетъ портовыхъ сборовъ, на сумму около 2,500,000 р.; третью категорію сооружений, въ сравнительно незначительномъ количествѣ на сумму около 500,000 руб., представляютъ сооружения, исполненныя Рижскимъ Городскимъ Управленіемъ, имѣвшимъ въ своемъ распоряженіи портовые сборы. По настоящее время завѣдываніе и содержаніе въ исправности всѣхъ означенныхъ сооружений находилось въ вѣдѣніи трехъ учрежденій, а именно: Министерства Путей Сообщенія, Рижскаго Городскаго Управленія и Рижскаго Биржевого Комитета. Въ виду изложеннаго и основываясь на сужденіяхъ, выраженныхъ въ засѣданіяхъ Комитета по портовымъ дѣламъ отъ 1—5 Декабря 1901 г., Начальникъ работъ полагаетъ:

А. Гидротехническія сооружения въ портѣ, имѣющія спеціальное и весьма существенное назначеніе регулировать рѣку общаго пользованія, каковыя сооружения въ настоящій моментъ безъ соотвѣствующихъ капитальныхъ затратъ не могутъ быть эксплуатированы торговлею, — должны находиться обязательно въ вѣдѣніи учрежденія, спеціально назначеннаго для завѣдыванія техническою и хозяйственною частями рѣки общаго пользованія.

Б. Гидротехническія портовые сооружения, находящіяся въ границахъ городской черты и имѣющія хотя также главное назначеніе регулировать рѣку общаго пользованія, но могущія быть приспособленными для эксплуатаціи, — могутъ быть оставлены, на общихъ основаніяхъ, въ хозяйственномъ завѣдываніи городского Управленія, съ тѣмъ, однако-же, чтобы ремонтъ ихъ и всякія измѣненія въ сооруженияхъ съ технической стороны были дѣлаемы съ вѣдома и согласія Управленія работъ порта.

В. Гидротехническія сооруженія, находящіяся по настоящее время въ вѣдѣніи Рижскаго Биржевого Комитета и ремонтируемыя на средства портовыхъ сборовъ, каковыя сооруженія имѣютъ значеніе только чисто техническое для рѣки общаго пользованія и служатъ для защиты рѣки отъ паводковъ и не могутъ быть эксплуатируемы для извлеченія изъ нихъ торговлею порта матеріальныхъ выгодъ, — нѣтъ основанія оставлять на будущее время въ завѣдываніи Рижскаго Биржевого Комитета.

Г. По сему слѣдующія сооруженія: береговое укрѣпленіе противъ острова Свирзденгольма (№ 5), Двинская городская набережная на правомъ берегу (№ 6), Мукенгольмское береговое укрѣпленіе (№ 11а), Двинская набережная на протяженіе отъ желѣзнодорожнаго моста до таможи (№ 19), Андреевская гавань (№ 22), Старо-Андреевскій болверкъ (№ 23), продольная дамба АВ (№ 45) и Мюльграбенская набережная (№ 39), изъ каковыхъ сооруженийъ часть построена Мин. Путей Сообщенія на средства Государственнаго Казначейства, часть же — Городскимъ Управленіемъ, имѣвшимъ въ своемъ распоряженіи портовые сборы, и такъ какъ означенныя сооруженія служатъ въ настоящее время для города оброчными статьями, — могутъ быть предоставлены для производства ремонта и содержанія въ исправности Рижскому Городскому Управленію въ хозяйственное завѣдываніе, но подъ непосредственнымъ техническимъ надзоромъ управленія работъ Рижскаго порта.

Д. Всѣ остальные гидротехническія сооруженія, въ предѣлахъ Рижскаго порта, подлежатъ вѣдѣнію Управленія работъ Рижскаго порта какъ мѣстнаго органа Министерства Путей Сообщенія.

На это Предсѣдательствующій замѣтилъ, что § 12 Положенія о мѣстномъ управленіи портами говоритъ объ обязанностяхъ начальника порта, а не начальника работъ въ портѣ, § же 33 предусматриваетъ работы, совершаемыя мѣстными органами Мин. Путей Сообщенія, за счетъ суммъ этого Министерства, при чемъ предположенія даже объ этихъ работахъ должны вноситься на заключеніе мѣстнаго присутствія по портовымъ дѣламъ.

Такимъ образомъ по новому закону объединеніе рѣшеній о всѣхъ портовыхъ работахъ сосредоточивается въ названномъ присутствіи.

По поводу предложенія дѣйств. ст. сов. Константинова принять при разрѣшеніи вопроса объ оставленіи дамбъ Рижскому Городскому Управленію или управленію работъ въ портѣ за исходную точку — экономическое значеніе ихъ для города — представитель Биржевого Комитета высказалъ мнѣніе, что это начало должно быть примѣнено и къ дамбамъ Биржевого Комитета. Въ силу сего Биржевому Комитету должны быть оставлены фортъ-Кометская дамба, прилегающая къ зимней гавани Биржевого Комитета (закрѣплена за



Биржевымъ Комитетомъ судебнымъ порядкомъ), а равно западная морская дамба, являющаяся продолженіемъ фортъ-Кометской дамбы. Равнымъ образомъ Комитетъ ходатайствуетъ объ оставленіи за нимъ Магнусофской дамбы.

Управляющій Лифляндскою Контрольною Палатою сообщилъ:

Присутствуя въ настоящемъ совѣщаніи въ качествѣ представителя отъ Государственнаго Контроля, онъ считаетъ необходимымъ прежде всего заявить, что съ точки зрѣнія представляемаго имъ вѣдомства только такаа организація управленія и завѣдыванія дѣлами благоустройства портовъ представлялась бы наиболѣе полной и совершенной, при которой всѣ начинанія и дѣла управленія были бы открыты для всесторонняго ревизіоннаго обсужденія и изслѣдованія органами или представителями контрольнаго вѣдомства. Поэтому онъ не можетъ не выразить сожалѣнія, что въ составъ образуемыхъ по закону 8 іюня 1901 г. портовыхъ присутствій не вошли представители государственнаго Контроля, участіе которыхъ принесло бы несомнѣнную пользу дѣлу.

Внѣ этого обстоятельства онъ не можетъ не признать, что новыя портовые присутствія представляютъ значительный шагъ впередъ въ дѣлѣ упорядоченія управленія и завѣдыванія портовыми дѣлами и въ смыслѣ объединенія въ одномъ учрежденіи связанныхъ съ портами разнообразныхъ интересовъ. Благодаря участію въ присутствіяхъ представителей отъ всѣхъ заинтересованныхъ общественныхъ и правительственныхъ учреждений, можно надѣяться, что всѣ вопросы, касающіеся благоустройства портовъ, получатъ всестороннюю оцѣнку и освѣщеніе.

Обращаясь къ вопросу о разграниченіи сферъ вѣдѣнія различныхъ сторонъ благоустройства Рижскаго порта между Биржевымъ Комитетомъ, Городскимъ Управленіемъ и Управленіемъ работъ Рижскаго порта, можно ожидать, судя по сдѣланнымъ въ настоящемъ совѣщаніи заявленіямъ представителей означенныхъ учреждений, что относительно завѣдыванія ремонтомъ и содержаніемъ портовыхъ сооружений — набережныхъ, дамбъ, больверковъ и прочее, — между ними состоится полюбовное соглашеніе въ томъ смыслѣ, что ремонтъ и содержаніе нѣкоторыхъ изъ нихъ останутся въ вѣдѣніи города, другихъ — перейдутъ въ вѣдѣніе управленія работъ. Въ пномъ положеніи находится вопросъ о завѣдываніи землечерпательными работами по углубленію фарватера Двины, находившимися до сего времени въ вѣдѣніи Биржевого Комитета. Разсмотрѣвъ отчеты Рижскаго Биржевого Комитета о расходахъ изъ суммъ портовыхъ сборовъ за предшествовавшій 33-хъ лѣтній періодъ времени, онъ хотя и не можетъ придти къ тому положительному заключенію, что всѣ собранныя имъ за это время милліоны употреблены сполна на предметъ своего прямого назначенія, тѣмъ не менѣе такіе факты, какъ углубленіе фарватера

Двины на протяженіе 12-ти верстъ съ 7 до 22 футовъ, наличность у Биржевого Комитета землечерпательнаго каравана, стоимостью до 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> милліона рублей, а главное — достигнутая Комитетомъ дешевизна землечерпательныхъ работъ (землечерпательныя работы обходились Рижскому Биржевому Комитету до сего времени не выше одного рубля семи-десяти копѣекъ на одну кубич. сажень вынутаго грунта, Управленію же работъ — до четырехъ рублей за куб. саж.) — даютъ основаніе полагать, что, въ случаѣ оставленія этихъ работъ въ вѣдѣніи Биржевого Комитета, послѣдній будетъ производить ихъ съ такимъ же успѣхомъ и выгодой, какъ и до сего времени.

По выслушаніи высказанныхъ мнѣній Предсѣдательствующій, резюмируя ихъ, указалъ, что разногласія между представителемъ Мин. Путей Сообщенія и общественными учрежденіями относительно технического надзора за работами, производимыми послѣдними, разрѣшаются самимъ закономъ. Въ составъ Портового Присутствія входитъ въ качествѣ члена начальникъ работъ порта, который можетъ быть уполномоченъ Присутствіемъ для технического надзора и контроля. На сдѣланный Предсѣдательствующимъ вопросъ Прокуроръ Окружнаго Суда отвѣтилъ, что съ юридической стороны какихъ-либо препятствій къ установленію предложеннаго порядка имъ не усматривается.

Затѣмъ Совѣщаніе перешло къ обсужденію отдѣльныхъ ассигнованій и предположенныхъ работъ на 1902 годъ.

Но п. 8 относительно сокращенія кредита съ 145,740 руб. до 100,000 руб. главный городской инженеръ фонъ Ренненкампфъ заявилъ: изъ городской смѣты на 1902 годъ были исключены 1) забивка 350 косыхъ свай и погрузка фашинъ вдоль больверка, предусмотрѣнныя для предупрежденія подмывки шпунтовой стѣны таможенной набережной, 2) переустройство двухъ выводовъ каменной набережной у Новой уллицы, необходимое въ виду того, что существующія деревянныя стѣны выводовъ у Новой уллицы сгнили и грозятъ обрушеніемъ; выводы эти предполагалось исполнить изъ камня по типу набережной; 3) ремонтъ Двинской каменной набережной, предусмотрѣнный для расшивки швовъ набережной и возобновленія нижнихъ частей причальныхъ тумбъ, гдѣ таковыя окажутся сгнившими; 4) заготовленіе 10 причальныхъ колець, внесенное по требованію Капитана надъ портомъ.

Кромѣ того, часть суммы, предусмотрѣнной на капитальный ремонтъ больверка между Тургеневскимъ и Гребенчиковскимъ выводами, была исключена, и объемъ работъ предполагалось сократить соотвѣтственно уменьшенной суммѣ.

Въ виду упомянутаго сокращенія кредита на 45,740 руб. Городское Управленіе вышеизложенныя работы исполнить не можетъ, а поэтому не беретъ на себя и отвѣтственности за послѣдствія.

Что касается вопроса о техническомъ надзорѣ за портовыми сооруженіями, то, по передаточнымъ актамъ, надзоръ за построенными

на средства казны Министерствомъ Путей Сообщенія сооружениями, переданными Рижскому Городскому Управленію, остался за мѣстнымъ Инженернымъ Начальствомъ Путей Сообщенія. Поэтому Городское Управленіе заявляло сему послѣднему о предстоящихъ ремонтныхъ работахъ и городскіе инженеры совмѣстно съ правительственными инженерами производили освидѣтельствованіе работъ. Такой порядокъ не распространялся на сооруженія, построенныя на средства города. Въ этомъ отношеніи представители города настаивали на сохраненіи соблюдавшагося до сихъ поръ порядка.

Что касается условныхъ ассигнованій на производство работъ, то разсмотрѣніе таковыхъ поручено Комитетомъ по портовымъ дѣламъ мѣстному Портовому Присутствію. Относительно этихъ работъ Городской Голова заявилъ, что онѣ не могутъ быть исполнены, если не послѣдуетъ въ самомъ непродолжительномъ времени разрѣшенія на производство ихъ. Поэтому Предсѣдатель совѣщанія, сославшись на то, что Портовое Присутствіе, въ компетенцію коего входитъ разрѣшеніе этихъ работъ, еще не сформировано, заявилъ, что онъ по этому дѣлу поддержитъ съ своей стороны ходатайство города и о результатѣ будетъ телеграфировать.

Въ отношеніи п. 4 Городской Голова заявилъ, что онъ, не предпрѣшая постановленія Городской Думы, полагаетъ, что интересы города не пострадали бы отъ передачи таможенной набережной и взиманія простойнаго сбора въ распоряженіе другого вѣдомства, но что невозможно совершить таковую передачу безъ особаго ВЫСОЧАЙШАГО повѣленія, такъ какъ таможенная набережная и означенный сборъ состоятъ въ вѣдѣніи города въ силу ВЫСОЧАЙШАГО разрѣшенія 29 іюня 1878 года.

Что касается испрошенныхъ на производство дноуглубительныхъ работъ 190,000 руб., то представитель Биржевого Комитета заявилъ, что этой суммою не предпрѣшается размѣръ предстоящихъ въ 1902 г. дѣйствительныхъ расходовъ по землечерпанію, а является эта сумма среднимъ исчисленіемъ за пять лѣтъ. Испрошенные 20,000 рублей на содержаніе дамбъ превышаютъ нѣсколько среднюю цифру расходовъ за послѣдніе пять лѣтъ въ виду того, что одно береговое укрѣпленіе требуетъ въ этомъ году ремонта, который не производился въ теченіи послѣднихъ пяти лѣтъ.

Касательно образованія долга Биржевому банку по пріобрѣтенію Биржевымъ Комитетомъ въ 1893 и 1896 г. г. десяти шаландъ представлены были подробные расчеты по платежамъ, произведеннымъ заводамъ Бальдерааскому и Мантелю, а равно аналогичный расчетъ произведенный въ 1891 г. на сумму 600,369 руб.

По вопросу о порядкѣ дальнѣйшаго завѣдыванія подъемными кранами, а равно эксплуатаціи плавучаго дока, представителемъ Биржевого Комитета было заявлено, что существующій кранъ пріобрѣ-



тенъ на основаніи разрѣшенія Министра Финансовъ, что онъ сданъ по контракту въ арендное пользованіе таможенной артели и что доходъ ведется особый счетъ. При устройствѣ крана Комитетъ не преслѣдовалъ коммерческой цѣли, а имѣлъ въ виду удобства судоходства и торговли. Онъ готовъ предоставить доходъ этотъ правительству, полагая, что лучше всего образовать изъ доходовъ его запасный капиталъ крановъ.

Что касается плавучаго дока, то и этому сооруженію ведется съ самаго начала его устройства особый счетъ, при чемъ чистый доходъ, составляющій ежегодно отъ 5000 — 6000 рублей, могъ бы также служить запаснымъ капиталомъ дока, для его ремонта или расширенія; равнымъ образомъ Биржевой Комитетъ не возражаетъ противъ предложенія господина Предсѣдательствующаго употребить часть этого дохода на уплату долга Биржевому Комитету по приобрѣтенію имъ вышеупомянутыхъ десяти шаландъ. Изъ этихъ же доходовъ могли бы быть постепенно покрыты расходы по возведенію построекъ при докѣ, если Комитетомъ по портовымъ дѣламъ не будетъ признано возможнымъ назначить всю сумму за разъ.

Имѣя въ виду, что глубина главнаго фарватера можетъ въ непродолжительномъ времени быть доведена до 24 — 26 футовъ и что передовая гавань Мюльграбенъ съ сравнительно небольшими затратами можетъ быть углублена до того же предѣла, въ совѣщаніи было высказано мнѣніе о своевременности возбужденія вопроса устройства и углубленія передовой гавани теперь-же.

Совѣщаніе пришло къ слѣдующимъ заключеніямъ :

1) На пастоящій 1902 годъ завѣдываніе портовыми сооружениями и работами оставить на прежнемъ основаніи.

2) Что же касается мѣръ, которыя желательно было бы принять въ этомъ отношеніи на будущее время, то установить съ 1903 года въ видѣ опыта на 3—5 лѣтъ слѣдующій порядокъ: Согласно закону 8 іюня 1901 года Городское Общественное Управленіе и Рижскій Биржевой Комитетъ представляютъ въ Портовое присутствіе, сообразно дѣйствительнымъ потребностямъ, свои предположенія относительно портовыхъ работъ и необходимыхъ на нихъ ассигнованій, при чемъ по разрѣшеніи этихъ предположеній, присутствіе можетъ въ интересахъ дѣла поручить техническій надзоръ за исполненіемъ работъ Члену своему — представителю отъ Министерства Путей Сообщенія. По мѣрѣ исполненія работъ Городское Управленіе и Биржевой Комитетъ освѣдомляютъ Портовое Присутствіе о положеніи дѣла.

3) Оставить за Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ производство дноуглубительныхъ работъ, производимыхъ имъ въ настоящее время, а равно содержаніе нижеслѣдующихъ дамбъ: фортъ-кометской дамбы, западной и магнусгофской; всѣ же остальные гидротехническія сооружения, находящіяся въ настоящее время въ завѣдываніи Бирже-

вого Комитета, передать въ вѣдѣніе начальника работъ по устройству Рижскаго порта.

4) Оставить въ хозяйственной эксплуатаціи Биржевого Комитета подъемные краны и плавучій докъ.

5)\* Оставить за Рижскимъ Городскимъ Управленіемъ хозяйственную эксплуатацію и содержаніе всѣхъ сооружений, расположенныхъ выше желѣзнодорожнаго моста и ниже такового по правому берегу Двины: каменную набережную (№ 19), Андреевскую гавань (№ 22), Андреевскій больверкъ (№ 23) и на лѣвомъ берегу Двины дамбу АВ. (№ 45), СДЕ. (№ 46), а также и береговыя укрѣпленія до цементнаго завода и Мюльграбенскую набережную (№ 39), другія же гидротехническія сооруженія, находящіяся въ настоящее время въ завѣдываніи Городскаго Управленія, передать въ завѣдываніе начальника работъ по устройству порта. Оставить также за Рижскимъ Городскимъ Управленіемъ производство нынѣ завѣдываемыхъ имъ землечерпательныхъ работъ въ рукавахъ Двины.

6) Высказаться за отпускъ 85,000 рублей на приобрѣтеніе подъемнаго крана съ тѣмъ, чтобы онъ былъ построенъ на русскомъ заводѣ.

7) Высказаться за отнесеніе на суммы чистаго дохода отъ эксплуатаціи крановъ и дока уплаты Биржевому Комитету 181,241 руб. за приобрѣтенныя имъ 10 шаландъ и расходовъ на возведеніе при докѣ проектированныхъ Биржевымъ Комитетомъ построекъ, если Комитетомъ по портовымъ дѣламъ не будетъ признано возможнымъ сдѣлать на этотъ предметъ особаго ассигнованія.

8) Высказаться за отпускъ Городскому Управленію на 1902 годъ условно разрѣшенныхъ Комитетомъ по портовымъ дѣламъ 53,400 руб. (ст. II п. п. 1, 2 и 3 постановленія Комитета), причѣмъ въ виду уже существующихъ у города соображеній по исполненію перемощенія допустить расходованіе 32,400 руб. на перемощеніе: Елисаветинской ул. отъ Екатерининской дамбы до I Выгонной дамбы, Грѣшной улицы отъ Господской улицы до Набережной; остатокъ же отъ этого ассигнованія употребить на вспомошествованіе по перемощенію Каменной ул. отъ дамбы АВ по направленію шоссе въ г. Митаву.

9) Въ виду сокращенія испрашиваемаго Городскимъ Управленіемъ кредита на 45,740 руб. просить Начальника порта, Начальника работъ и Городскаго Инженера опредѣлить, по спадѣ воды, количество потребнаго ремонта городской набережной, а также необходимость укрѣпленія Таможенной набережной и въ случаѣ надобности войти въ Комитетъ по портовымъ дѣламъ о дополнительномъ ассигнованіи. Что же касается переустройства новыхъ спусковъ и постановки 10 причальныхъ рымовъ, то озаботиться исполненіемъ этихъ работъ на счетъ разрѣшеннаго кредита въ 100,000 рублей.

\*) См. примѣтку въ концѣ.

Выписка: Относительно передачи городомъ Министерству Путей Сообщенія выправительныхъ сооружений Городской Голова заявилъ, что, по мѣрѣ выясненія обстоятельствъ, будетъ представлять объ этомъ Городской Думѣ и сообразно съ ея рѣшеніемъ войдетъ въ Присутствіе по портовымъ дѣламъ.

Изъ вышеизложеннаго можетъ быть усмотрѣно, что постановленія „Особаго Совѣщанія“ были для Рижскаго Биржевого Комитета вполне благопріятны. Въ особенности должно быть указано на то, что управляющій мѣстной Контрольной Палаты, слѣдовательно первый блюститель интересовъ государственной казны, высказался противъ передачи земле-черпательныхъ работъ органамъ Министерства Путей Сообщенія и за остановленіе таковыхъ, въ интересахъ правительства, Рижскому Биржевому Комитету (см. журналъ Особаго Совѣщанія отъ 25 марта) и что затѣмъ и начальникъ работъ въ Рижскомъ портѣ Дѣйст. ст. сов. Константиновъ призналъ, что „Биржевой Комитетъ не можетъ быть приравниваемъ къ обыкновеннымъ подрядчикамъ и контрагентамъ“, „что Биржевой Комитетъ заинтересованъ главнѣйшимъ образомъ въ исполненной работѣ, служащей для потребностей торговли и благоустройства порта, а отнюдь не въ прибыляхъ отъ работъ, какъ обыкновенный подрядчикъ“ и что „со стороны его, начальника работъ, не встрѣчается препятствій къ оставленію существующаго нынѣ способа производства работъ.“

5 апрѣля Капитанъ надъ Рижскимъ портомъ сообщилъ Биржевому Комитету, что АВГУСТЪЙШІЙ Предсѣдатель Комитета по портовымъ дѣламъ соизволилъ одобрить рѣшеніе оставить на текущій годъ прежній распорядокъ по исполненію работъ, а также предположенія касательно утвержденія условныхъ ассигнованій.

Это сообщеніе побудило Рижскій Биржевой Комитетъ обратиться 20 апрѣля за № 438 въ Отдѣлъ Торговаго Мореплаванія съ слѣдующимъ представленіемъ:

„Постановленіями Комитета по портовымъ дѣламъ отъ 1, 3 и 5 декабря 1901 г. было опредѣлено отпустить въ распоряженіе Рижскаго Биржеваго Комитета на 1902 г.:

- |  |              |
|--|--------------|
| 1) на производство дноуглубительныхъ работъ . . .  | 190,000 руб. |
| 2) на содержаніе дамбъ . . . . .   | 20,000 „     |
| 3) на устройство поперечныхъ загражденій въ<br>лѣсной гавани . . . . .                     | 1,320 „      |
| 4) на субсидію мѣстной навигаціонной школѣ . .   | 2,500 „      |
| 5) на субсидію мѣстнымъ спасательнымъ станціямъ  | 2,000 „      |
| 6) на уплату % и погашенія по займамъ, заклю-<br>ченнымъ на постройку биржеваго дома . . . | 20,750 „     |



7) на окончаніе расчетовъ по сооруженію плавучаго дока . . . . .	67,000 руб.
8) на окончаніе работъ по устройству берегового укрѣпленія при плавучемъ докѣ . . . . .	18,000 "
итого	321,570 руб.

Кромѣ того были разрѣшены къ условному отпуску на 1902 г. на пріобрѣтеніе подъемныхъ крановъ . . . 85,000 "

а всего 406,570 руб.

Ст. ст. XV и XVI вышеупомянутаго журнала Комитета по портовымъ дѣламъ отъ 1, 3 и 5 декабря 1901 г. было поручено Рижскому по портовымъ дѣламъ Присутствію, обсудить дальнѣйшій порядокъ завѣдыванія гидротехническими сооружениями и работами въ портѣ, а также обсудить вопросъ о пріобрѣтеніи Биржевымъ Комитетомъ подъемныхъ крановъ.

16 марта с. г. за № 1977 Биржевому Комитету Отдѣломъ Торговаго Мореплаванія препровожденъ былъ въ копіи утвержденный господиномъ Министромъ Финансовъ журналъ засѣданій Комитета по портовымъ дѣламъ отъ 1, 3 и 5 декабря 1901 г. Въмѣстѣ съ тѣмъ Отдѣлъ сообщилъ Биржевому Комитету, что согласно приказанію АВГУСТЪИШАГО Предсѣдателя Комитета по портовымъ дѣламъ ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЫСОЧЕСТВА ВЕЛИКАГО КНЯЗЯ АЛЕКСАНДРА МИХАЙЛОВИЧА въ Ригу командированъ капитанъ II ранга Беклемишевъ для выясненія вопросовъ связанныхъ съ работами поименованными въ п. п. 1 и 2 ст. IX вышеупомянутаго журнала т. е. съ производствомъ дноуглубительныхъ работъ и содержаніемъ дамбъ.

Особое совѣщаніе образованное затѣмъ въ Ригѣ подъ предсѣдательствомъ капитана II ранга Беклемишева изъ представителей всѣхъ вѣдомствъ, долженствовавшее замѣнить не образованное еще повое Присутствіе по портовымъ дѣламъ, пришло къ заключенію, что за Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ слѣдуетъ оставить производство дноуглубительныхъ работъ, содержаніе трехъ дамбъ и хозяйственную эксплуатацію подъемныхъ крановъ и плавучаго дока. Равнымъ образомъ Особое Совѣщаніе высказалось за отпускъ 85,000 руб. на пріобрѣтеніе подъемнаго крана съ тѣмъ, чтобы онъ былъ заказанъ на русскомъ заводѣ.

5 апрѣля с. г. за № 554 Капитанъ надъ Рижскимъ портомъ увѣдомилъ Биржевой Комитетъ, что на донесеніе о постановленіяхъ Особого Совѣщанія въ Ригѣ, замѣнившаго повое Присутствіе по портовымъ дѣламъ АВГУСТЪИШІЙ Предсѣдатель Комитета по портовымъ дѣламъ изволилъ одобрить предположенія объ оставленіи исполненія работъ Биржевому Комитету и объ утвержденіи условныхъ ассигнованій.

Въ виду сего и принимая во вниманіе, что Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ уже приступлено къ землечерпательнымъ работамъ



текущаго года, къ ремонту дамбъ, къ окончанію работъ по устройству берегового укрѣпленія при плавучемъ докѣ и къ устройству поперечныхъ загражденій въ лѣсной гавани (п. п. 1, 2, 3 и 8 ст. IX журнала Комитета по портовымъ дѣламъ) что субсидія мѣстной навигаціонной школѣ имѣеть быть выдана и что по сіе время Биржевымъ Комитетомъ уже израсходовано въ счетъ ожидаемыхъ ассигнованій болѣе 39,000 руб. изъ собственныхъ средствъ, Биржевой Комитетъ имѣеть честь покорнѣйше просить объ ассигнованіи вышеупомянутыхъ 321,570 руб. подлежащихъ отпуску на основаніи и. 2 ст. IV закона 8 іюня 1901 г. и вышеупомянутыхъ распоряженій правительства.

Къ сему Биржевой Комитетъ считаетъ нужнымъ присовокупить, что на основаніи ст. XIII журнальнаго постановленія Комитета по портовымъ дѣламъ отъ 1, 3 и 5 декабря 1901 г. находящійся въ депозитѣ Рижскаго Биржевого Комитета запасный капиталъ прежнихъ портовыхъ сборовъ, перечисленъ въ спеціальныя средства Комитета по портовымъ дѣламъ, а потому распоряженіемъ сего Комитета можетъ быть употребленъ въ счетъ суммы въ 321,570 руб. подлежащей ассигнованію Биржевому Комитету чрезъ Рижское Губернское Казначейство. Вышеупомянутый запасный капиталъ  $\frac{1}{6}$  0/0 товарнаго сбора равнялся къ 1 января с. г. — 259,342 руб. и 3 коп. Въ теченіе марта с. г. поступило еще процентнаго сбора за товары привезенные въ Рижскій портъ въ прошломъ году, но выпущенные изъ таможни только въ этомъ году — 1642 руб и 4 коп.; такъ что наличность денежныхъ средствъ составляетъ въ настоящее время — 260,984 руб. и 7 коп. А такъ какъ сумма, которая имѣеть быть ассигнована въ распоряженіе Биржевого Комитета равняется 321,570 руб. то послѣ непосредственнаго отпуска вышеупомянутыхъ денежныхъ средствъ бывшаго запаснаго капитала въ распоряженіе Биржевого Комитета имѣла быть дополнительно ассигнована черезъ Губернское казначейство разница между обѣими суммами т. е. 60,585 руб. и 93 коп. (260,984 руб. 7 коп. + 60,585 руб. 93 коп. = 321,570 руб.)

Что же касается разрѣшенныхъ 85,000 руб. на приобрѣтеніе подъемнаго крана, то относительно отпуска этой суммы послѣдуетъ въ свое время особое представленіе. Предположено приобрѣтеніе плавучаго крана въ 50 тоннъ подъемной силы. Соотвѣтственные предложенія и условія его постройки сообщены 4 русскимъ заводамъ. По полученіи надлежащихъ отвѣтовъ Биржевой Комитетъ снова обсудить это дѣло и избравъ заводъ и сдѣлавъ заказъ вмѣстѣ съ симъ представить Отдѣлу Торговаго Мореплаванія о размѣрѣ необходимой къ отпуску суммы въ предѣлахъ уже установленной Комитетомъ по портовымъ дѣламъ нормы.

Въ отвѣтъ на это Рижскій Биржевой Комитетъ получилъ 25 апрѣля слѣдующее помѣченное 22 апрѣля предложеніе Отдѣла Торговаго Мореплаванія :

„Въ представленіи отъ 20 сего апрѣля за № 438, Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ, между прочимъ, изложены предположенія, касающіяся заказа плавучаго крана для Рижскаго порта на спеціальныя средства Комитета по портовымъ дѣламъ.

По поводу сего Отдѣлъ Торговаго Мореплаванія долгомъ считаетъ сдѣлать необходимыя разъясненія. Какъ извѣстно Биржевому Комитету, Комитетъ по портовымъ дѣламъ, въ засѣданіяхъ 1, 3 и 5 декабря 1901 г., разрѣшилъ къ условному отпуску на 1902 г. на пріобрѣтеніе подъемныхъ крановъ 85,000 рублей, поручивъ вмѣстѣ съ тѣмъ Рижскому по портовымъ дѣламъ Присутствію обсудить самый вопросъ о пріобрѣтеніи Биржевымъ Комитетомъ названныхъ крановъ и порядокъ дальнѣйшаго ими завѣдыванія. Такъ какъ по этому вопросу постановленія Рижскаго по портовымъ дѣламъ Присутствія еще не состоялось, и журналъ особаго совѣщанія подъ предсѣдательствомъ Капитана 2 ранга Беклемишева не былъ рассмотрѣнъ въ Комитетѣ по портовымъ дѣламъ, Отдѣлъ Торговаго Мореплаванія имѣетъ честь просить Биржевой Комитетъ освободить себя отъ обязанностей по заказу плавучаго крана, какъ не возложенныхъ на него Комитетомъ по портовымъ дѣламъ.“

Затѣмъ 7 мая Биржевой Комитетъ получилъ помѣченное тѣмъ же числомъ отношеніе Капитана надъ портомъ Контръ-адмирала Герарди, которымъ сообщалось, что Комитетъ по портовымъ дѣламъ рѣшилъ утвердить предложенія особаго Совѣщанія отъ 5 апрѣля относительно производства землечерпательныхъ работъ Биржевымъ Комитетомъ и содержанія морскихъ дамбъ и ассигновать необходимыя на то суммы. Далѣе Комитетъ рѣшилъ заказать кранъ непосредственно черезъ Комитетъ по портовымъ дѣламъ и затребовать для этой цѣли у Рижскаго Биржевого Комитета чужныя техническія данныя. Что же касается вопроса о вознагражденіи за 10 желѣзныхъ шалаандъ, то Комитетъ призналъ болѣе осторожнымъ придержаться первоначальнаго постановленія Комитета и разъяснить этотъ вопросъ черезъ мѣстное присутствіе по портовымъ дѣламъ. Рѣшеніе объ эксплуатаціи плавучаго дока и крановъ не было болѣе затронуто.

31 мая Биржевымъ Комитетомъ было получено предложеніе Отдѣла Торговаго Мореплаванія отъ 27 мая за № 3594, которымъ въ распоряженіе Биржевого Комитета предоставлялось 115,570 рублей, по одновременно съ симъ требовался переводъ въ Петербургъ резервнаго капитала. Предложеніе гласило такъ:

„Отдѣлъ Торговаго Мореплаванія имѣетъ честь увѣдомить Рижскій Биржевой Комитетъ, что, согласно утвержденному Г. Министромъ Финансовъ журналу VI, VII и VIII засѣданій Комитета отъ 1, 3 и 5 декабря минувшаго года, Комитетомъ, между прочимъ постановлено отпустить въ распоряженіе названнаго Комитета изъ спеціальныхъ средствъ на 1902 годъ:

1) на устройство поперечныхъ загражденій въ лѣсной гавани	1,320 руб.
2) на субсидію мѣстной навигаціонной школѣ . . . .	2,500 „
3) на субсидію мѣстнымъ спасательнымъ станціямъ . .	2,000 „
4) на уплату % и погашенія по займамъ, заключеннымъ на постройку биржевого дома . . . . .	20,750 „
5) на окончаніе расчетовъ по сооруженію плавучаго дока	67,000 „
6) на окончаніе работъ по устройству берегового укрѣ- пленія при плавучемъ докѣ . . . . .	18,000 „
а всего 111,570 руб.	

Принимая во вниманіе, что согласно представленію Биржевого Комитета отъ 4 мая за № 572, указанная выше, въ и. 5 сумма въ 67,000 руб. должна быть уменьшена до 38,008 р. 37 к., такъ какъ въ теченіе года въ погашеніе долга уплачено 28,991 р. 63 к., отпускаемая въ распоряженіе Биржевого Комитета сумма составитъ 82,578 р. 37 к. (111,570 р. — 28,991 р. 63 к.).

Далѣе согласно п. XIII помянутаго выше журнальнаго постановленія Комитета, образовавшаяся къ 1 января 1902 г. сумма запаснаго капитала портовыхъ сборовъ, съ причисленіемъ къ этой суммѣ % излишка поступленій сборовъ надъ расходами до означеннаго срока и остатка чистаго дохода отъ эксплуатаціи плавучаго дока, должна быть перечислена въ спеціальныя средства Комитета по портовымъ дѣламъ.

Согласно указанному выше представленію Биржевого Комитета наличность сихъ суммъ въ настоящее время составляетъ 260,984 р. 7 к.

По докладѣ о семъ Господину Товарищу Министра Финансовъ, Его Превосходительство изволилъ разрѣшить Рижскому Биржевому Комитету израсходовать изъ хранящейся въ Рижскомъ Биржевомъ Банкѣ помянутой наличности, въ размѣрѣ 260,984 р. 07 к., на перечисленные выше надобности сумму въ 82,578 р. 37 к., съ тѣмъ чтобы оставшаяся за симъ наличность, въ размѣрѣ ста семидесяти восьми тысячъ четырехъ сотъ пяти рублей 70 коп (178,405 р. 70 к.) была переведена въ Главное Казначейство, въ § 17 спеціальныхъ средствъ Учрежденій Министерства Финансовъ по части торговли и промышленности 1902 года.

Увѣдомляя объ изложенномъ, Отдѣлъ Торговаго Мореплаванія имѣетъ честь покорнѣйше просить Рижскій Биржевой Комитетъ, произвести указанное перечисленіе остатка наличности, по возможности въ самомъ непродолжительномъ времени.“

Во исполненіе зтого предложенія Биржевой Комитетъ внесъ 7 іюня въ Рижскую Контору Государственнаго Банка 178,345 р. 95 к. (178,405 р. 70 к. — 59 р. 75 к. за переводъ). Въ тоже время представленіемъ отъ 7 іюня за № 718 онъ просилъ Отдѣлъ Торговаго Мореплаванія ассигновать Биржевому Комитету разрѣшенные ему уже въ декабрѣ 1901 года 190,000 руб. на землечерпательныя работы и 20,000 рублей на содержаніе морскихъ дамбъ, что не смотря на многократныя ходатайства до того времени сдѣлано не было. Такъ какъ и на



это представлѣніе отвѣта не послѣдовало, то Рижскій Биржевой Комитетъ счелъ себя вынужденнымъ обратиться 13 іюня снова въ Отдѣлъ прося ассигновать ему хотя бы 60,000 р. въ счетъ уже разрѣшенныхъ ему 210,000 р., такъ какъ имъ уже израсходовано болѣе 70,000 руб. Въ отвѣтъ на это ходатайство Биржевой Комитетъ получилъ 20 іюня нижеслѣдующее предложеніе отъ 20 іюня за № 5074.

„Въ засѣданіяхъ 1, 3 и 5 декабря минувшаго года, при разсмотрѣніи ходатайствъ Рижскаго Городскаго Управленія и Биржевого Комитета объ отпускѣ суммъ изъ спеціальныхъ средствъ портовыхъ сборовъ, Комитетъ по портовымъ дѣламъ, между прочимъ, постановилъ:

I. Отпустить изъ спеціальныхъ средствъ Комитета въ распоряженіе Рижскаго городского управленія на 1902 годъ:

8) На ремонтъ дамбъ и выправительныхъ сооружений 100,000 руб.

II. Разрѣшить къ условному отпуску въ распоряженіе Рижскаго городского управленія на 1902 годъ:

1) на перемощеніе Двинской набережной . . . 15,000 руб.

2) на содержаніе и ремонтъ подъѣздныхъ къ порту путей (9 улицъ) . . . . . 32,400 „

и 3) на дноуглубительныя работы въ рукавахъ Западной Двины . . . . . 6,000 „

а всего . 53,400 руб.

III. Отпустить въ распоряженіе Рижскаго городского управленія на расходы по содержанію и ремонту необходимаго для работъ инвентаря сумму, равную 4% ассигнованій на производство работъ, и на составленіе проектовъ, надзоръ и канцелярскія издержки — 6% отъ тѣхъ же ассигнованій, а всего не болѣе 16,955 руб.

VIII. Поручить Рижскому по портовымъ дѣламъ Присутствію разсмотрѣть въ скорѣйшемъ времени предположенія городского управленія о расходахъ, по коимъ суммы назначены къ условному отпуску (п. II) и заключеніе свое представить Комитету.

IX. Отпустить въ распоряженіе Рижскаго Биржевого Комитета на 1902 годъ:

1) на производство дноуглубительныхъ работъ . 190,000 руб.

2) на содержаніе дамбъ и береговыхъ работъ. . 20,000 „

Членъ Комитета по портовымъ дѣламъ отъ Государственнаго Контроля Статскій сов. Горенко остался при особомъ мнѣніи по п. 8 ст. I и п. п. 1 и 2 ст. IX приведеннаго выше журнальнаго постановленія, съ чѣмъ извоили согласиться также АВГУСТЪИШІИ Предсѣдатель Комитета.

По приказанію ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЫСОЧЕСТВА ВЕЛИКАГО КНЯЗЯ АЛЕКСАНДРА МИХАЙЛОВИЧА было образовано, подъ предсѣдательствомъ Капитана II ранга Беклемишева, особое

совѣщаніе по вопросу о завѣдываніи портовыми сооружениями и работами въ Рижскомъ портѣ, въ связи съ представленіями Рижскаго городского управленія и Рижскаго Биржевого Комитета о необходимыхъ на надобности порта ассигнованіяхъ.

Разсмотрѣвъ, въ засѣданіи 27 апрѣля сего года, журналъ упомянутаго совѣщанія, Комитетъ по портовымъ дѣламъ постановилъ утвердить предположенія, приведенныя въ п. п. 1, 6 и 8 означеннаго журнала, и соотвѣтственно съ симъ, отпустить суммы на производство дноуглубительныхъ работъ и на ремонтъ сооружений (п. 8 ст. I, ст. II и п. 1 и 2 ст. IX журнала Комитета по портовымъ дѣламъ) съ тѣмъ только, чтобы на означенную къ отпуску сумму въ 100,000 рублей (п. 8 ст. I журнала Комитета) произведены были всѣ работы по ремонту дамбъ, выправительныхъ сооружений и больверковъ, которыя намѣчены были въ первоначальномъ представленіи города, ибо, согласно журналу 6, 7 и 8 засѣданій Комитета, означенная сумма признана была достаточной. Приведенное постановленіе Комитета было утверждено Его Высокопревосходительствомъ Г. Министромъ Финансовъ къ исполненію.

Во исполненіе приведенныхъ постановленій Комитета по портовымъ дѣламъ Рижскій Биржевой Комитетъ (по п. 8 ст. I, ст. II, ст. III журнала VI, VII и VIII засѣданій Комитета) имѣетъ получить изъ спеціальныхъ средствъ портовыхъ сборовъ двѣсти десять тысячъ руб.

Принимая, однако, во вниманіе, что въ настоящее время наличныя средства портовыхъ сборовъ, въ видѣ постепеннаго ихъ перечисленія въ Главное Казначейство, не даютъ возможности перевести въ распоряженіе Рижскаго Биржевого Комитета всей указанной выше суммы (210,000 р.), Его Превосходительство г. Товарищъ Министра Финансовъ, Тайный Совѣтникъ В. И. Ковалевскій призналъ возможнымъ предоставить нынѣ въ распоряженіе Рижскаго Биржевого Комитета лишь половину названной суммы, а именно сто пять тысячъ рублей, вторую-же половину — перевести въ ближайшемъ будущемъ и не позже Ноября мѣсяца сего года.

Передавая объ изложенномъ, Отдѣлъ Торговаго Мореплаванія, и съ своей стороны, присовокупляетъ, что о переводѣ 105,000 руб., вмѣстѣ съ симъ, сдѣлано соотвѣтствующее распоряженіе.“

19 іюня получены были затѣмъ и деньги, то есть половина всей суммы, назначенной въ распоряженіе Биржевого Комитета постановленіями Комитета по портовымъ дѣламъ 1, 3 и 5 Декабря 1901 г.

13 Сентября за № 6123 Отдѣлъ Торговаго Мореплаванія предложилъ Рижскому Биржевому Комитету представить свои предположенія о предстоящихъ въ 1903 г. расходахъ, подлежащихъ отнесенію на портовые сборы.

Представленныя 7 октября за № 1300 соображенія и данныя заключались въ нижеслѣдующей запискѣ.



о расходах **Рижскаго Биржевого Комитета** по содержанию Рижскаго  
подскающих покрытію изъ поступл

ИЗРАСХОДОВАНО:

ВЪ 1897 Г.	ВЪ 1898 Г.	ВЪ 1899 Г.	ВЪ 1900 Г.	ВЪ 1901 Г.
------------	------------	------------	------------	------------

**А. Расходы по содержанию и ремонту портовых сооружений, на потребности**

## 1. Содержаніе и ремонтъ

10,814 p. 11 к.	13,453 p. 19 к.	15,701 p. 9 к.	16,639 p. 53 к.	15,481 p. 6 к.
-----------------	-----------------	----------------	-----------------	----------------

Образованное 25 марта 1902 г. въ г. Ригѣ по приказанію ЕГО ИМПЕ-  
РИИ ВМОРЪ подъ предсѣдательствомъ Капитана II ранга Беклемышева Особое Совѣ-  
щаніе въ составѣ: Предсѣдатель: Капитанъ II ранга Беклемышевъ, Члены: Командиръ  
форта-кометской дамбы, западной и Магнусгофской дамбъ; всѣ-же остальные  
Биржевого Комитета передать въ вѣдѣніе начальника работъ по устройству  
береговыхъ укрѣпленій Верхняго Подераа и береговыхъ укрѣпленій у д. Рѣ-  
ассигованная на 1902 г. сумма въ 20,000 руб. можетъ быть на 1903 г. умень-  
шена.

## 2. Землечерпательные и

137,046 p. 56 к.	177,581 p. 29 к.	215,140 p. 92 к.	276,217 p. 45 к.	205,061 p. 56 к.
------------------	------------------	------------------	------------------	------------------

Окончательный расчет стоимости работ в семь году пока не может  
исчисление оказалось верным. На этот год расход на землечерпатель  
есть в 190,000 руб.

За 1902 г. еще не высланы Отдѣломъ 95,000 руб.

### 3. Устройство свайныхъ огражденій въ

				2000 p.	1000 p.
--	--	--	--	---------	---------

Въ 1902 году израсходовано 1,215 руб., въ виду чего внесена въ смѣту

#### 4. Подъём

—	—	—	19,611 p. 4 к.	6,007 p. 11 к.
---	---	---	----------------	----------------

Постановленіємъ Комитета по портовымъ дѣламъ (см. журналъ Комитета отпуску на 1902 г. на приобрѣтеніе подъемныхъ крановъ 85,000 руб., при чемъ Комитетомъ крана и о порядкѣ дальнѣйшаго заведыванія долженъ былъ подвѣдѣнъ весной с. г. Присутствія, разсмотрѣніе сего дѣла было возложено на уже Беклемишева, которое единогласно высказалось за оставленіе крановъ въ приобрѣтеніе подъемнаго крана съ тѣмъ, чтобы онъ былъ построенъ на русскомъ Биржевого Комитета, города и желѣзной дороги, Начальникъ работъ Дѣйствит. Управляющій Контрольной Палатою Драгневичъ и Капитанъ надъ портомъ

порта и по производству землечерпательныхъ и дноуглубительныхъ работъ,  
пий портовыхъ сборовъ въ 1903 г.

Было ассигновано Комитетомъ по портовымъ дѣламъ на 1902 г.	Подлежитъ къ ассигнованію на 1903 г.	Примѣчаніе.
--	---	-------------

землечерпательныя и дноуглубительныя работы, а равно на другія порта.

ПОРТОВЫХЪ ДАМБЪ.

20,000 руб.	15,000 руб.
-------------	-------------

РАТОРСКАГО ВЫСОЧЕСТВА Великаго Князя АЛЕКСАНДРА МИХАЙЛО-  
вание признало возможнымъ оставить за Биржевымъ Комитетомъ содержаніе  
гидротехническія сооруженія, находящіяся въ настоящее время въ завѣдываніи  
Рижскаго порта. На основаніи сего постановленія ремонтъ дамбы у Вецаке,  
нушъ будетъ впредь уже не производиться Биржевымъ Комитетомъ, а потому  
шена на 5,000 руб., такъ что къ ассигнованію будутъ подлежать 15,000 руб.  
10,000 руб.

дноуглубительные работы.

190,000 руб.	190,000 руб.
--------------	--------------

быть произведенъ. Но на сколько можно судить, сдѣланное въ прошломъ году  
ныя работы исчисленъ въ томъ-же размѣрѣ, какъ и въ прошломъ году, то

р. Двинѣ выше желѣзнодорожнаго моста.

1,320 руб.	1,215 руб.
------------	------------

на 1903 годъ такая же сума.

ные краны.

85,000 руб. (условно)	85,000 руб.
-----------------------	-------------

отъ 1, 3 и 5 декабря 1901 г. ст. ст. X и XVI) разрѣшено было къ условному предварительному ассигнованію этой суммы вопросъ о приобрѣтеніи Биржевымъ лежать обсужденію Рижскаго по портовымъ дѣламъ Присутствія. За необразованіе упомянутое Особое Совѣщаніе подъ предѣлательствомъ капитана II ранга хозяйственной эксплуатаціи Биржевого Комитета и за отпускъ 85,000 руб. на заводъ. Въ означенномъ рѣшеніи Совѣщанія участвовали кромѣ представителей Ст. Сов. Константиновъ, Управляющій Таможнею Дѣйств. Ст. Сов. Теляковскій, Контръ-Адмиралъ Герарди. — 5 апрѣля 1902 г. за № 554 Биржевому



## ИЗРАСХОДОВАНО:

въ 1897 г.	въ 1898 г.	въ 1899 г.	въ 1900 г.	въ 1901 г.
------------	------------	------------	------------	------------

Комитету было сообщено Капитаномъ надъ портомъ (нынѣ начальникомъ порта), одобрить постановленіе Особаго Совѣщанія. Вслѣдствіе сего Рижскій Биржевой плавания, что предложенія и условія постройки плавучаго крана въ 50 тоннъ лежащихъ отвѣтовъ Биржевой Комитетъ снова обсудить это дѣло и, избравъ необходимой къ отпуску суммы въ предѣлахъ уже установленной Комитетомъ плавания предложеніемъ отъ 22 апрѣля 1902 г. за № 2916 просилъ Биржевой не возложенныхъ на него Комитетомъ по портовымъ дѣламъ.

Затѣмъ 7 мая 1902 г. за № 775 Капитанъ надъ Рижскимъ портомъ вилъ, произвести заказъ подъемнаго крана непосредственно своимъ распоряженіемъ, какихъ либо официальныхъ свѣдѣній не имѣетъ.

Въ виду послѣдняго обстоятельства Биржевой Комитетъ считаетъ необходимымъ въ 1903 г. къ сему слѣдуетъ присовокупить, что въ показанной суммѣ 600, машинисту 720, кочегару 360 и матросу 300 руб.).

Въ заключеніе слѣдуетъ замѣтить, что оборудованіе Рижскаго порта г-нъ Министръ Финансовъ разрѣшилъ Биржевому Комитету употребить 200,000 б. Департамента Торговли и Мануфактуръ отъ 5 апрѣля 1900 г. за № 1183), портовыхъ сборовъ, Биржевой Комитетъ былъ лишенъ возможности воспользо-

## 5. Навигационная школа.

5,000 р.	5,000 р.	5,000 р.	5,000 р.	5,000 р.
----------	----------	----------	----------	----------

Существовавшая съ 1843 г., слѣдовательно 59 лѣтъ, Рижская Навигационная школа, подлежитъ 1 іюля 1904 г. закрытію. Означенная школа находилась ВЫСОЧАЙШЕ утвержденнымъ постановленіемъ Комитета Министровъ отъ 14 Навигационная школа ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЫСОЧЕСТВА НИКОЛАЯ отъ 10 апрѣля 1867 г. и 1 февраля 1871 г. школа эта содержалась главнымъ образомъ на счетъ поступлений 1/6% сбора. На основаніи состоявшагося соглашения г. г. Министровъ Внутреннихъ Дѣлъ и Финансовъ съ 1885 г. школъ вѣдѣнаго Сената учебное заведеніе, подлежащее реорганизации или за внезапное закрытіе учебнаго заведенія поставило бы учениковъ и ихъ родителей предварительныя распоряженія и самое закрытіе совершается постепенно.

Въ виду сего и такъ какъ по сіе время Биржевымъ Комитетомъ ка и принимая во вниманіе, что и въ законѣ 6 мая с. г. о реформѣ мореходнаго теченіе времени до 1 іюля 1905 г. ассигнованные по сіе время ежегодно 5,000 имѣютъ быть выданы еще въ 1903 и 1904 годахъ.

## 6. Субсидія на содержаніе морскихъ спасательныхъ станцій по Лифляндскому Побережью.

2,000 р.	2,000 р.	2,000 р.	2,000 р.	2,000 р.
----------	----------	----------	----------	----------

Въ Лифляндской губерніи существуютъ 15 спасательныхъ станцій. На отъ 1, 3 и 5 декабря 1901 г. ст. X и XVI) означеннымъ станціямъ выдается

## 7. Плавучий докъ.

—	—	—	—	—
---	---	---	---	---

Было ассигновано  
Комитетомъ по портовымъ дѣламъ  
на 1902 г.

Подлежитъ къ ассигнованію  
на 1903 г.

Примѣчаніе.

то АВГУСТЪЙШИЙ Предсѣдатель Комитета по портовымъ дѣламъ изволилъ Комитетъ представилъ 20 апрѣля 1902 г. за № 438 Отдѣлу Торговаго Мореплавания подъемной силы сообщены 4 русскимъ заводамъ и что по полученіи надсѣдатель и сдѣлавъ заказъ, вмѣстѣ съ симъ представить Отдѣлу о размѣрѣхъ портовыхъ дѣламъ нормы. Въ отвѣтъ на это Отдѣлъ Торговаго Мореплавания, освободить себя отъ обязанностей по заказу плавучаго крана, какъ

сообщилъ Биржевому Комитету, что Комитетъ по портовымъ дѣламъ постановилъ. — О положеніи сего дѣла въ настоящее время Биржевой Комитетъ

необходимымъ внести означенный расходъ въ роспись суммъ, подлежащихъ ассигнованію 85,000 руб. находится и расходъ на команду плавучаго крана (завѣдующему

кранами является настоятельной необходимостью и что уже въ 1900 году 100 руб. изъ поступлений 1/6% товарнаго сбора на приобрѣтеніе крановъ (см. предлж. то что, въ виду послѣдовавшей реорганизации порядка взиманія и расходованія нтъся означеннымъ разрѣшеніемъ.

## Навигационная школа.

2,500 руб.

5,000 руб.

навигационная школа, какъ непреобразованная Правительствомъ въ училище дальняго моря покровительствомъ Великаго Князя НИКОЛАЯ АЛЕКСАНДРОВИЧА. 1-го октября 1852 г. означенной школъ разрѣшено было наименоваться: „Рижская АЛЕКСАНДРОВИЧА.“ Въ силу ВЫСОЧАЙШЕ утв. Мнѣній Госуд. Совѣта образомъ на счетъ поступлений 1/6% сбора. На основаніи состоявшагося выдавалось ежегодно 5,000 руб. Согласно неоднократнымъ разъясненіямъ Ира-крытію, не можетъ быть разомъ лишено средствъ существованія, такъ какъ въ безвыходное положеніе. Закрытію учебнаго заведенія предшествуютъ всегда

какихъ либо указаній со стороны Отдѣла по Торговому Мореплаванію не получено образованія предусматривается постепенное закрытіе мореходныхъ классовъ въ 100 руб. изъ средствъ портовыхъ сборовъ на содержаніе навигаціонной школы

## Плавучий докъ.

2,000 руб.

2,000 руб.

на основаніи постановленія Комитета по портовымъ дѣламъ (см. журналъ Комитета) ежегодное пособие въ размѣрѣ 2,000 руб. изъ средствъ портовыхъ сборовъ.

## Плавучий докъ.

18,000 руб.

150,000 руб.



## ИЗРАСХОДОВАНО:

въ 1897 г.	въ 1898 г.	въ 1899 г.	въ 1900 г.	въ 1901 г.
------------	------------	------------	------------	------------

Докъ состоитъ изъ двухъ частей длиною вмѣстѣ въ 260 футовъ имѣютъ большіе грузовые пароходы. Въ 1894 г., когда господиномъ Мини-дока, имъ было указано на то, что Министерство Путей Сообщенія считаетъ приходить суда длиною въ 350 футовъ. Биржевой-же Комитетъ ограничилъ Ригѣ еще не были знакомы съ работою дока и къ тому же докъ могъ быть

Плавучій докъ, открытый въ августѣ 1898 г., пользовался на столѣ безусловно въ утвердительномъ смыслѣ.

Докомъ по

1898 году . . . . .	
1899 " . . . . .	
1900 " . . . . .	
1901 " . . . . .	

Помимо того неудобства, что докъ не въ состояніи поднять судовъ лѣтомъ оказалось еще другое, а именно пришлось отказать въ приемѣ знача находившимся въ починкѣ пароходамъ, а затѣмъ и самъ, послѣ 4-хлѣтней р частей. Въ теченіе около 2½ мѣсяцевъ, вслѣдствіе продолжительной почин большихъ судовъ. Многимъ изъ нихъ пришлось отказать и они ушли зап вать судамъ, требующимъ большихъ и продолжительныхъ починковъ.

Первое неудобство, т. е. недостаточная длина и недостаточная подъемн Финансовъ и Путей Сообщенія, а равно и второе, вышеупомянутое, могутъ бы длиною въ 160 фут. Двѣ большія части имѣли бы тогда вмѣстѣ длину въ 33 подняты суда длиною въ 350 фут., третья, меньшая часть, служила бы запасн часть дока дѣйствовала пока совершенно удовлетворительно, между тѣмъ какъ подъема, при чемъ онъ при этомъ подъемѣ долженъ пользоваться помощ свою дѣятельность.

Чтобы сдѣлать Рижскій плавучій докъ соответствующимъ требованіямъ какой имѣетъ теперешняя большая часть дока. Стоимость ея можетъ быть

## 8. Шаланды землече

Для удовлетворительнаго хода дноуглубительныхъ работъ необходим шаландъ. Такъ какъ наибольшее обмелѣніе рѣки Двины происходитъ обык вычерпаннаго песка, то особенно важно имѣть всегда на лицо достаточное ко

Съ другой стороны нѣкоторыя ремонтныя работы, такъ напр. окраск наличное количество шаландъ во время самой интенсивной работы.

По удаленіи болѣе значительныхъ мелей изъ фарватера самой рѣк работающей на барѣ, способствуя также болѣе быстрой работѣ казенной зем замедляетъ работу и тѣмъ увеличиваетъ стоимость землечерпательныхъ работъ

Въ виду сего Биржевой Комитетъ ходатайствуетъ о назначеніи средствъ можетъ быть исчислена приблизительно въ 70,000—80,000 руб.

## Б. Погашеніе займовъ.

## 1. Уплата процентовъ и погашеніе по займамъ

20,700 р.	21,000 р.	21,250 р.	21,450 р.	20,600 р.
-----------	-----------	-----------	-----------	-----------

Было ассигновано  
Комитетомъ по портовымъ дѣламъ  
на 1902 г.

Подлежитъ къ ассигнованію  
на 1903 г.

Прирѣченіе.

подъемной силой въ 2350 тоннъ, каковой вѣсъ, приблизительно 3000 рег. тоннъ, омъ Финансовъ признана была необходимость сооруженія для Риги плавучаго ужнымъ устройство болѣе длиннаго дока, въ виду того, что въ Ригу уже а первыхъ порахъ приобрѣтеніемъ дока въ 260 футовъ длины, такъ какъ въ сякое время удлинень присоединеніемъ къ нему третьей части.

хорошимъ посѣщеніемъ, что вопросъ о его удлиненіи долженъ быть разрѣшенъ

овались въ:

27 судовъ
65 "
96 "
88 "

имѣющихъ болѣе 300 фут. длины или болѣе 2350 тоннъ вѣса, прошлымъ ельному числу судовъ вслѣдствіе того, что докъ долгое время былъ занятъ оты, долженъ былъ быть поднятъ для окраски нижнихъ лежащихъ подъ водою Гибавскаго ледокола и подъема самого дока, послѣдній былъ закрытъ для ицу. Между тѣмъ не въ интересахъ отечественнаго судостроительства, отказы-

ила дока, на которая было указано въ свое время самими Министерствомъ устранены присоединеніемъ къ двумъ уже имѣющимся частямъ третьей части фут. и подъемную силу въ 2820 тоннъ, при каковой удобно могутъ, быть для небольшихъ судовъ, въ большомъ числѣ посѣщающихъ докъ. Большая меньшая требуетъ затруднительнаго и отнимающаго много времени собственнаго большой части дока, такъ что на время подъема обѣ части должны прекращать

современнаго судоходства, слѣдуетъ приобрѣсти третью часть такого-же размѣра, опредѣлена приблизительно въ 150,000 руб.

ательнаго каравана.

80,000 руб.

чтобы землечерпательный караванъ былъ снабженъ достаточнымъ количествомъ вонно у самого города, т. е. на далекомъ разстояніи отъ мѣстъ сваливанія ество шаландъ.

могутъ быть произведены только лѣтомъ, что въ свою очередь опять уменьшаетъ

вободныя шаланды отсылаются къ морской землечерпательницѣ „Двина“, ерпательницы „Александръ Беттихеръ“. Недостаточное количество шаландъ

для приобрѣтенія 4 шаландъ емкостью въ 16 куб. саж. каждая. Стоимость

20,750 руб.

20,850 руб.



## ИЗРАСХОДОВАНО:

въ 1897 г.	въ 1898 г.	въ 1899 г.	въ 1900 г.	въ 1901 г.
------------	------------	------------	------------	------------

На постройку Биржевого дома сдѣланы были три займа, подлежащіе погашенію въ 1904 г. Въ росписи на 1903 г. имѣютъ быть внесены 20,850 руб. Постановленіями Комитета по портовымъ дѣламъ отъ 1, 3 и 5 декабря 1901 г. признано, что этотъ расходъ имѣетъ быть отнесенъ на средства портовыхъ сборовъ.

## 2. Погашеніе займа на

Въ видахъ способствованія дноуглубительнымъ работамъ въ р. Двину (10 коп. ластовой сборъ и  $\frac{1}{6}\%$  товарный сборъ) Рижскимъ портовымъ дѣламъ за 1893 г. сдѣланы пять желѣзныхъ шаландъ за 91,885 руб. 06 коп. и въ 1896 г. снова пять шаландъ за 91,885 руб. 06 коп. — Означенныя шаланды были предоставлены кассѣ по сбору на углубленіе фарватера, помѣщенныхъ въ то время въ Рижскомъ Биржевомъ Банкѣ. Въ видѣ депозита, Биржевой Комитетъ ходатайствовалъ передъ Комитетомъ по портовымъ дѣламъ уже осенью 1901 года. Послѣдній призналъ однако наиболѣе удобнымъ передать на предварительное разсмотрѣніе мѣстному Портовому Присутствію, могъ бы быть произведенъ изъ специальныхъ средствъ Комитета по портовымъ дѣламъ Биржевого Комитета въ размѣрѣ 243,973 руб. и 24 коп. Комитетъ по портовымъ дѣламъ, выяснивъ вопросъ объ образованіи долга по приобрѣтенію Биржевымъ Комитетомъ шаландъ, представилъ Комитету затѣмъ заключеніе о расчетѣхъ по сему долгу (см. журналъ Комитета отъ 1, 3 и 5 декабря 1901 г. ст. XIV). Образованное затѣмъ въ г. Ригѣ по приказанію АВГУСТЪИПАГО Предсѣдателя Комитета Особое Совѣщаніе по вопросу о завѣдываніи портовыми сооружениями (замѣнившее въ то время еще не образованное Присутствіе) высказалось за отнесеніе долга по шаландѣмъ на средства портовыхъ сборовъ. Биржевой Комитетъ ходатайствовалъ о выдачѣ на этотъ предметъ 181,241 руб. за приобрѣтенныя имъ 10 шаландъ, если Комитетомъ по портовымъ дѣламъ не будетъ признано возможнымъ сдѣлать на этотъ предметъ особое ассигнованіе (см. журналъ Особого Совѣщанія отъ 25 марта 1902 г. п. 7). Означенному Совѣщанію представлены были подробные расчеты по платежамъ, произведеннымъ Биржевымъ Комитетомъ заводамъ Болдарааскому и Мантелю.

Въ виду изложеннаго Биржевой Комитетъ ходатайствуетъ о выдачѣ на этотъ предметъ 181,241 руб. въ 1903 году или о постепенномъ погашеніи этого долга ежегодными доходами отъ эксплуатаціи дока и крановъ, пока содержаніе этихъ сооружений

Предсѣдатель Комитета: Н. Фенгеръ.

Было ассигновано  
Комитетомъ по портовымъ дѣламъ  
на 1902 г.

Подлежитъ къ ассигнованію  
на 1903 г.

Примѣчаніе.

погашенію изъ портовыхъ сборовъ. Первый имѣетъ быть погашенъ въ будущемъ году, второй и третій въ 1904 г. Въ росписи на 1903 г. имѣютъ быть внесены 20,850 руб. Постановленіями Комитета по портовымъ дѣламъ отъ 1, 3 и 5 декабря 1901 г. признано, что этотъ расходъ имѣетъ быть отнесенъ на средства портовыхъ сборовъ.

приобрѣтеніе 10 шаландъ.

181,241 руб.

имѣя въ виду недостаточность наличныхъ средствъ кассы по сбору на углубленіе фарватера (10 коп. ластовой сборъ и  $\frac{1}{6}\%$  товарный сборъ) Рижскимъ портовымъ дѣламъ за 1893 г. сдѣланы пять желѣзныхъ шаландъ за 91,885 руб. 06 коп. и въ 1896 г. снова пять шаландъ за 91,885 руб. 06 коп. — Означенныя шаланды были предоставлены кассѣ по сбору на углубленіе фарватера рѣки Двины безвозмездно. О возвращеніи означенной суммы изъ средствъ портовыхъ сборовъ, помѣщенныхъ въ то время въ Рижскомъ Биржевомъ Банкѣ, въ видѣ депозита, Биржевой Комитетъ ходатайствовалъ передъ Комитетомъ по портовымъ дѣламъ уже осенью 1901 года. Послѣдній призналъ однако наиболѣе удобнымъ передать на предварительное разсмотрѣніе мѣстному Портовому Присутствію, могъ бы быть произведенъ изъ специальныхъ средствъ Комитета по портовымъ дѣламъ Биржевого Комитета въ размѣрѣ 243,973 руб. и 24 коп. Комитетъ по портовымъ дѣламъ, выяснивъ вопросъ объ образованіи долга по приобрѣтенію Биржевымъ Комитетомъ шаландъ, представилъ Комитету затѣмъ заключеніе о расчетѣхъ по сему долгу (см. журналъ Комитета отъ 1, 3 и 5 декабря 1901 г. ст. XIV). Образованное затѣмъ въ г. Ригѣ по приказанію АВГУСТЪИПАГО Предсѣдателя Комитета Особое Совѣщаніе по вопросу о завѣдываніи портовыми сооружениями (замѣнившее въ то время еще не образованное Присутствіе) высказалось за отнесеніе долга по шаландѣмъ на средства портовыхъ сборовъ. Биржевой Комитетъ ходатайствовалъ о выдачѣ на этотъ предметъ 181,241 руб. за приобрѣтенныя имъ 10 шаландъ, если Комитетомъ по портовымъ дѣламъ не будетъ признано возможнымъ сдѣлать на этотъ предметъ особое ассигнованіе (см. журналъ Особого Совѣщанія отъ 25 марта 1902 г. п. 7). Означенному Совѣщанію представлены были подробные расчеты по платежамъ, произведеннымъ Биржевымъ Комитетомъ заводамъ Болдарааскому и Мантелю.

Правитель Дѣлъ: Н. Крамеръ.



## б. Измѣненія въ тарифахъ сборовъ.

П. 5 ст. I закона отъ 8 Юня 1901 года о преобразованіи сборовъ, взимаемыхъ въ портахъ имперіи, Министру Финансовъ предоставлено право причислять малоцѣнные товары къ низшимъ категоріямъ, устанавливать ставки сбора съ этихъ товаровъ ниже  $\frac{1}{4}$  коп. съ пуда а также совершенно освобождать эти товары отъ сборовъ.

Въ виду этого, предоставленнаго Министру Финансовъ права и въ виду чрезмѣрнаго повышенія, благодаря новому попудному обложенію, портового сбора съ цѣлаго ряда товаровъ, Рижскій Биржевой Комитетъ обратился уже осенью 1901 года, слѣдовательно до вступленія въ силу новаго закона, съ двумя весьма подробными прошеніями къ г. Министру Финансовъ (см. Рижскій торговый архивъ 1902 г. стр. 31—41) и просилъ о пониженіи ставокъ на лѣсные товары, мѣль, уголь, красильное дерево, дубильное дерево, глиноземъ, фосфаты, сѣру и сѣрный колчеданъ.

Независимо отъ того Рижскіе лѣсопромышленники подали Биржевому Комитету нижеслѣдующее прошеніе на имя Товарища Министра Финансовъ, тайнаго совѣтника Ковалевскаго, съ просьбой представить таковое г. Товарищу Министра. Содержаніе прошенія было слѣдующее :

„Съ 1 января с. г. вступилъ въ дѣйствіе установленный Высочайше утвержденнымъ 8 іюня 1901 года мнѣніемъ Государственнаго Совѣта портовый сборъ, который согласно п. I Отд. II означеннаго закона долженъ быть взимаетъ съ лѣсныхъ матеріаловъ, кромѣ дровяного лѣса, въ размѣрѣ полукопейки съ пуда, если Министерствомъ Финансовъ на основаніи п. 5 Отд. II не будетъ признано возможнымъ допустить пониженіе означеннаго размѣра.

Какъ мы постараемся доказать ниже, примѣненіе къ лѣснымъ матеріаламъ означеннаго размѣра въ полкопейки съ пуда не только явится тяжелымъ бременемъ для Рижскаго лѣснаго экспорта, но должно нанести громадный вредъ какъ этому экспорту, такъ и здѣшнимъ лѣсопильнымъ заводамъ.

Если до настоящаго времени мы не высказывали нашихъ серьезныхъ заботъ по этому предмету, то лишь потому, что надѣялись, что наши нужды получаютъ должную оцѣнку, отвѣчающую требованіямъ дѣйстви-

тельности, тѣмъ болѣе, что на послѣдовавшій въ августѣ мѣсяцъ миноваго года запросъ Министерства Финансовъ по Отдѣлу Торговаго Мореплаванія Рижскому Биржевому Комитету (отъ 31 августа 1901 г. за № 3805), касавшійся, между прочимъ, и того, насколько полукопеечный попудный сборъ можетъ оказаться обременительнымъ и вреднымъ для нашего лѣсного экспорта, Биржевой Комитетъ отъ 24 октября 1901 года за № 1114, подробно выяснивъ мѣстные условія, ходатайствовалъ о томъ, чтобы размѣръ этого сбора былъ значительно пониженъ.

Однако, о пониженіи попуднаго сбора на настоящее время ничего не извѣстно, а, напротивъ, издавшая 18 января с. г. Инструкція таможеннымъ учрежденіемъ по взиманію попуднаго сбора, къ сожалѣнію, повидимому подтверждаетъ наши опасенія насчетъ того, что попудный сборъ будетъ взиматься въ томъ размѣрѣ, который установленъ пунктомъ I, Отд. II, а потому мы позволяемъ себѣ представить на благоусмотрѣніе Вашего Превосходительства ниже слѣдующія обстоятельства:

Въ послѣдніе 4 года съ 1897 по 1900 годъ (за 1901 годъ статистическія работы Рижскаго Биржевого Комитета еще не закончены) общая сумма Рижскаго морского экспорта составляла въ среднемъ около 72 милліоновъ руб. въ годъ, изъ каковой суммы около  $16\frac{1}{2}$  милліоновъ рублей приходилось на лѣсные матеріалы. Такимъ образомъ лѣсные матеріалы составляли въ среднемъ 22,72% общей суммы вывезенныхъ товаровъ. Согласно расчету, составленному на основаніи статистическихъ данныхъ о Рижскомъ морскомъ экспортѣ въ послѣднемъ отчетномъ (1900) году, главные предметы Рижскаго экспорта, со включеніемъ лѣсныхъ матеріаловъ, при примѣніи попудныхъ ставокъ на точномъ основаніи п. I Отдѣла II закона 8 іюня 1901 года, должны будутъ платить сборъ въ суммѣ около 330,000 руб., изъ коей на одни лишь лѣсные матеріалы, при среднемъ количествѣ около 47 милл. куб. футовъ — каковое количество было въ послѣдніе годы довольно постояннымъ — считая 1 пуд. въ куб. футѣ, придется около 235,000 руб. или 71% всей суммы сбора, взимаемаго съ главныхъ предметовъ вывоза.

Лѣсные матеріалы, въ сравненіи съ другими главными предметами вывоза, обложены чрезмерно высоко.

Слѣдовательно лѣсные матеріалы, сравнительно съ ихъ стоимостью, будутъ обложены въ  $8\frac{1}{2}$  разъ больше, чѣмъ всѣ остальные главные предметы вывоза. По взимавшимся до сего времени въ Ригѣ нормамъ, на лѣсные матеріалы приходилось въ среднемъ около 50,000 руб. въ годъ портового сбора, въ то время какъ на остальные главные предметы вывоза вмѣстѣ приходилось около 115,000 руб. въ годъ, такъ что при новомъ обложеніи, лѣсные матеріалы будутъ обложены приблизительно на 370% выше, между тѣмъ какъ остальные главные предметы вывоза — приблизительно на 15% ниже прежняго. Особенно бросается въ глаза болѣе низкое обложеніе такихъ дорогихъ, сравнительно со ихъ вѣсомъ, товаровъ, какъ ленъ, пенька и пакля: въ 1900 году было вывезено этихъ товаровъ 3,450,000 пуд., съ которыхъ по прежнимъ нормамъ обложенія взималось 54,848 руб., между тѣмъ какъ съ такого же количества по новымъ нормамъ будетъ взиматься только 17,250 рублей.

Едва-ли мы ошибемся, если выскажемъ предположеніе, что такое поразительное несоотвѣтствіе въ обложеніи лѣсныхъ матеріаловъ и прочихъ предметовъ экспорта явилось непредумышленнымъ результатомъ закона, стремившагося къ возможному единству и упрощенію обложенія, однако мы позволяемъ себѣ обратить благосклонное вниманіе на то, что при этомъ единствѣ обложенія, не приписываемъ вовсе въ расчетъ ни цѣнности товара, ни получаемой отъ экспорта прибыли, специально для лѣсной торговли предстоятъ громадныя жертвы, которыя должны привести къ весьма ощутительному вреду для Рижскаго лѣсного экспорта, а отчасти и — къ полному упадку такового, особенно если принять во вниманіе слѣдующія обстоятельства :

Полукопеечный по-пудный сборъ поглощаетъ для лѣсныхъ товаровъ около 73% чистой прибыли и на заграничнаго покупателя не можетъ быть переложенъ, вовсе, на лѣсовладельца же можетъ быть переложенъ лишь частью.

1) Достаточно извѣстенъ тотъ фактъ, что въ послѣднія десятилѣтія благодаря открытію для сбыта все новыхъ громадныхъ лѣсныхъ пространствъ (именно въ Сѣв. Америкѣ) экспортъ русскаго лѣса на западно-европейскіе рынки становится столь незначительнымъ, въ сравненіи съ конкурирующими съ нами въ лѣсномъ экспортѣ странами (Швеція и Норвегія, Финляндія, на которую не распространяется дѣйствіе новаго закона), что о господствующемъ положеніи русскихъ экспортеровъ, при которомъ они могли бы устанавли-



вать цѣны, иѣтъ болѣе рѣчи. Напротивъ, мы должны безусловно подчиняться тѣмъ цѣнамъ, которыя предписываются намъ заграничными покупателями, не принимая вовсе въ расчетъ ни нашихъ добавочныхъ расходовъ, вызываемыхъ напръ весьма неблагоприятными условіями снлава и т. п., ни высоты нашихъ покупныхъ цѣнъ. Между тѣмъ послѣднія, благодаря громадному въ теченіе двухъ послѣднихъ десятилѣтій повышенію цѣнъ на землю въ тѣхъ раіонахъ, которые снабжаютъ Ригу лѣсными матеріалами, стоятъ довольно твердо въ своихъ минимальныхъ границахъ, и вслѣдствіе этого прибыль Рижскихъ экспортеровъ вообще, равно какъ лѣсныхъ заводчиковъ въ частности, съ годами свелась на минимумъ, совершенно не соответствующій риску, который они несутъ вслѣдствіе того, что закупки большею частью производятся съ выдачею крупныхъ задатковъ, а продажи дѣлаются почти исключительно въ кредитъ на 3 или 4 мѣсячный срокъ.

Мы полагаемъ, что наша оцѣнка будетъ скорѣе слишкомъ высока, чѣмъ слишкомъ низка, если мы опредѣлимъ прибыль, которая остается въ пользу Рижскаго лѣсоторговца, за отчисленіемъ 5 годовыхъ процентовъ за оборотный капиталъ, — среднимъ числомъ не выше, чѣмъ въ 2<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, что при цифрѣ вывоза около 16 милл. руб. составитъ около 320,000 руб.; попутный же сборъ составляетъ около 235,000 руб., т. е. около 73<sup>0</sup>/<sub>0</sub> чистой прибыли, и мы можемъ почти съ увѣренностью утверждать, что для нѣкоторыхъ дешевыхъ сортовъ, какъ „питпропсы“, „пульсы“ и т. п. сборъ долженъ поглотить почти всю прибыль.

Изъ вышесказаннаго явствууетъ также, что о переложеніи на заграничнаго покупателя прибавочной стоимости лѣса, обусловливаемой новымъ попутнымъ сборомъ, не можетъ быть никакой рѣчи: привлечь же къ несенію сбора лѣсовладѣльцевъ возможно будетъ лишь постепенно и во всякомъ случаѣ съ большими усиліями, да и то по всей вѣроятности не въ полной мѣрѣ, такъ какъ благодаря поднятымъ до крайности цѣнамъ, которыя они вынуждены были платить за лѣсъ, они сами находятся въ тяжеломъ положеніи и до послѣдней возможности будутъ бороться противъ дальнѣйшаго пошженія цѣнъ, которыя вслѣдствіе неблагоприятныхъ условій послѣднихъ двухъ лѣтъ дѣйствительно дошли до самаго низкаго уровня.

Рижскій лѣсъ по своему качеству вообще уступаетъ петербургскому и архангельскому, а кромѣ того специальность Рижскаго экспорта составляютъ нѣкоторые очень дешевые сорта.

2) Всякому специалисту лѣснаго дѣла хорошо извѣстно, что лѣсъ Рижскаго экспорта въ значительной степени уступаетъ по качеству и цѣнности лѣснымъ матеріаламъ, вывозимымъ черезъ Петербургъ и Архангельскъ. Но кромѣ того черезъ Рижскій портъ отправляются, между прочимъ, нѣкоторые совершенно малоцѣнные сорта, какъ то: „питпропсы“, „пульсы“, „колья“, „шпалы“, жерди и обрубки, которые сравнительно со своимъ вѣсомъ и объемомъ крайнѣ дешевы (напр. одинъ куб. фут. или пудъ „питпропсовъ“ — около 11 коп.) и приносятъ прибыль торговцу только при массовомъ экспортѣ, — притомъ весьма незначительную, особенно вслѣдствіе сильной конкуренціи этими сортами со стороны Скандинавскихъ государствъ.

Обложение этихъ сортовъ сборомъ въ размѣрѣ полукопѣйки съ пуда несомнѣнно окажетъ парализующее дѣйствіе на ихъ вывозъ.

<sup>1</sup>/<sub>2</sub> коп. полудный сборъ повлечетъ за собою отливъ лѣсныхъ товаровъ идущихъ изъ районовъ р. р. Днѣпра, Березины, Припяти и Нѣмана, отъ Рижскаго къ германскимъ портамъ.

3) Уже съ давнихъ поръ въ нѣкоторыхъ частяхъ сплавныхъ районовъ р. р. Березины, Припяти и Днѣпра, а также р. Нѣмана ведется оживленная конкуренція между экспортерами: данцигскими, кенигсбергскими и мемельскими, съ одной стороны, и рижскими, съ другой, причемъ заграничные экспортеры, благодаря болѣе удобнымъ условіямъ сплава по рѣкѣ Припяти и воднымъ системамъ Огинской и Бужской находятся большею частью въ болѣе выгодномъ положеніи. Благодаря дѣятельнымъ усиліямъ Рижскихъ лѣсоторговцевъ, имъ удалось постепенно привлечь все больше лѣсныхъ матеріаловъ изъ означенныхъ районовъ въ Рижскій портъ, отчасти по водному пути — черезъ Березинскій каналъ, въ послѣдніе же 2—3 года, съ введеніемъ болѣе дешевыхъ тарифовъ, — и по желѣзной дорогѣ. Такъ, въ теченіе послѣдняго года прибыло въ Ригу изъ упомянутыхъ районовъ по желѣзной дорогѣ около 1,200,000 пуд. пригодныхъ для экспорта лѣсныхъ матеріаловъ, а по Березинскому каналу — около 800,000 пудовъ, т. е. всего около 2 милл. пуд., причемъ пачатыя съ такимъ успѣхомъ торговныя сношенія и установившаяся у лѣсныхъ поставщиковъ означенныхъ мѣстностей привычка имѣть дѣло съ Рижскими экспортерами даютъ основаніе надѣяться на дальнѣйшее развитіе привоза изъ упомянутыхъ районовъ, если на пути не станутъ обстоятельства, которыя произведутъ перемѣну въ условіяхъ конкуренціи.

Съ какою энергією и внимательностью велось дѣло нашими лѣсоторговцами, видно изъ того, что имъ удалось привлечь товаръ изъ упомянутыхъ раіоновъ въ Ригу, не смотря на то, что доставка этого товара въ германскіе порты обходится даже нѣсколько дешевле; однако, не подлежитъ никакому сомнѣнію, что при малѣйшей перемѣнѣ въ условіяхъ конкуренціи, лѣсные матеріалы, направляемые теперь изъ упомянутыхъ раіоновъ въ Рижскій портъ, опять вернутся къ иностраннымъ портамъ. Достаточно будетъ обложить лѣсные матеріалы полуконеечнымъ попуднымъ сборомъ, чтобы наши опасенія въ этомъ отношеніи сбылись, тѣмъ болѣе что въ конкурирующихъ съ нами германскихъ портахъ подобнаго обложенія экспорта не существуетъ, а наоборотъ принимаются всевозможныя мѣры, способствующія удешевленію, а слѣдовательно и развитію экспорта. Отливъ этихъ 2 милл. пудовъ отъ Рижскаго порта будетъ тѣмъ ощутительнѣе, что мы въ этомъ случаѣ имѣемъ дѣло съ очень цѣнными лѣсными товарами (брусъ, мачты и т. п.), ибо товаръ средняго качества не можетъ вынести высокихъ расходовъ по доставкѣ въ Ригу (около 55 коп. за погонную сажень). Помимо ущерба, который будетъ этимъ нанесенъ лѣсопромышленникамъ и ихъ рабочимъ, это повлечетъ потери и для казны какъ отъ недобора въ поступленіяхъ попуднаго и ластоваго сборовъ и уменьшеній дохода отъ желѣзныхъ дорогъ, такъ и — косвенно — вслѣдствіе ослабленія податной силы Рижской торговли.

4) Лѣсные матеріалы пользуются услугами портовыхъ сооружений въ самыхъ скромныхъ размѣрахъ, такъ какъ погрузка этихъ товаровъ на морскія суда производится всегда прямо съ воды или съ лодокъ (плашкоутовъ), и для этого нѣтъ надобности пользоваться набережными и т. п. Если, такимъ образомъ, простая справедливость требуетъ того, чтобы лѣсные матеріалы, вообще, привлекались къ обложенію на устройство и содержаніе порта въ меньшей, сравнительно съ другими вывозными товарами, степени, то въ особенности это относится къ Рижскому порту, ибо пользованіе и содержаніе той его части, которая назначена для пріема прибывающихъ сплавомъ лѣсныхъ товаровъ, падаетъ исключительно на эти товары, что

Лѣсные матеріалы пользуются услугами портовыхъ сооружений въ самыхъ скромныхъ размѣрахъ.



но официальнымъ оцѣнкамъ составляетъ въ среднемъ около 250,000 руб. въ годъ.

Убытки Рижскихъ лѣсопромышленниковъ за послѣдніе годы; несправедливость распространія попутнаго сбора на тѣ товары, которые были закуплены до изданія новаго закона, но еще не вывезены изъ порта.

5) Какъ извѣстно, Рижскіе экспортеры вынуждены запасаться лѣснымъ товаромъ для своихъ годовыхъ операций, главнымъ образомъ уже зимою и никакъ не позже весны, когда прибываютъ плоты; между тѣмъ главное количество закупленнаго товара экспортируется только съ открытіемъ навигаціи слѣдующаго года, что объясняется, съ одной стороны, начинающеюся въ это время года за границею строительною дѣятельностью, которою главнымъ образомъ обуславливается спросъ на лѣсные матеріалы, а съ другой стороны тѣмъ, что лѣсъ въ теченіи осени и зимы подвергается распилкѣ и до открытія навигаціи не можетъ быть вывезенъ.

Если такая медленность торговаго оборота уже сама по себѣ существенно вліяетъ на пониженіе прибыли Рижскихъ лѣсоторговцевъ, то она получаетъ, прямо роковое значеніе при наступленіи торговаго кризиса, какъ это случилось въ періодъ 1900—1901 гг. Съ осени 1900 года, послѣ того какъ лѣсной товаръ былъ закупленъ по чрезвычайно высокимъ цѣнамъ, наступило паденіе цѣнъ за границу, которое продолжалось въ теченіе всей зимы, а также весны слѣдующаго года и понизило цѣны приблизительно на 35<sup>0</sup>/о. Рижскіе экспортеры боролись съ кризисомъ тѣмъ, что насколько имъ позволяли наличныя средства и кредитъ, они старались не выпускать товара на рынокъ, ожидая улучшенія цѣнъ къ осени минувшаго года. Однако, какъ извѣстно, всеобщій кризисъ не устраненъ еще и понынѣ, и прошедшій годъ отразился на Рижской лѣсной торговлѣ огромными убытками, къ которымъ въ текущемъ году присоединятся еще новые убытки, такъ какъ паденіе цѣнъ за границу все продолжается, а откладывать реализацію значительныхъ массъ товара, хранящагося въ складахъ, содержаніе которыхъ въ теченіе всего этого времени стоило огромныхъ жертвъ, не представляется никакой возможности. Въ виду такового критическаго положенія нашей лѣсной торговли, обложеніе хранящихся складовъ лѣсныхъ матеріаловъ попутнымъ сборомъ будетъ чрезвычайно ощутительно и вмѣстѣ съ тѣмъ несправедливо, такъ какъ закупка товаровъ была произведена большею частью еще въ 1900 году или — самое позднее — весною

прошлаго года, слѣдовательно еще до опубликованія закона 8 іюня 1901 года и когда изданія этого закона нельзя было даже предвидѣть. Чтобы дать представление о томъ, въ какой мѣрѣ отдѣльные лѣсоторговцы потерпятъ отъ обложенія попуднымъ сборомъ палпчныхъ запасовъ лѣсного товара, мы укажемъ, что по самому непреувеличенному расчету на каждый лѣсной складъ средней величины придется отъ 7000 до 10,000 рублей, на которые увеличится сумма уже понесенныхъ лѣсоторговцами крупныхъ убытковъ.

Резюмируя вышеизложенное и принимая въ соображеніе:

а. Что полукопеечный попудный сборъ съ лѣсныхъ матеріаловъ представляется на столько обременительнымъ, въ сравненіи съ ихъ стоимостью и ожидаемою отъ нихъ прибылью, что угрожаетъ прямо гибелью для этой отрасли нашей вывозной торговли;

б. что Рижскій лѣсной товаръ по качеству стоитъ ниже товара сѣверныхъ русскихъ портовъ, а кромѣ того Рига вывозитъ большое количество самыхъ дешевыхъ товаровъ („питипросы“, „жерди“ и пр.), которые напримѣръ черезъ Петербургъ и Архангельскъ вовсе не идутъ;

в. что при установленномъ новымъ закономъ повышеніи обложенія, Рижскій лѣсной экспортъ лишится значительной части товара, притомъ самаго лучшаго, который отойдетъ къ германскимъ остзейскимъ портамъ и

г. наконецъ, что имѣющіеся въ настоящее время въ Рижскихъ складахъ запасы лѣсныхъ товаровъ, почти исключительно закупленные по чрезвычайно высокимъ цѣнамъ еще до опубликованія новаго закона о портовыхъ сборахъ, и безъ того причинили Рижскимъ лѣсоторговцамъ огромные убытки, мы, въ надеждѣ на постоянно проявляемую нашимъ Министерствомъ Финансовъ готовность къ помощи и къ справедливому уравненію интересовъ вездѣ, гдѣ въ томъ встрѣчается серьезная необходимость, имѣемъ честь покорнѣйше просить

1) не отказать въ распоряженіи, чтобы вывозимые черезъ Ригу лѣсные товары, за исключеніемъ деревь цѣнныхъ породъ, были отнесены къ разряду а. Отдѣла I п. II Высочайше утвержденнаго 8 іюня 1901 года мнѣнія Государственнаго Совѣта о преобразованіи

портовыхъ сборовъ, т. е. чтобы сборъ съ этихъ товаровъ былъ взимаемъ въ размѣрѣ  $\frac{1}{4}$  копейки съ пуда, если не признано будетъ возможнымъ допустить пониженіе еще въ большемъ размѣрѣ;

2) находящіеся нынѣ въ Ригѣ запасы лѣсныхъ матеріаловъ освободить вовсе отъ взиманія вновь установленнаго портового сбора въ томъ количествѣ, которое будетъ выяснено по портовымъ книгамъ каждой отдѣльной фирмы, въ крайнемъ же случаѣ взимать сборъ съ таковыхъ матеріаловъ въ размѣрѣ, не превышающемъ прежней нормы обложенія;

3) къ участию въ обсужденіи этого вопроса пригласить и представителей отъ Рижскихъ лѣсо-торговцевъ.

Въ виду того, что въ случаѣ освобожденія отъ портового сбора вышеупомянутыхъ запасовъ лѣснаго товара окажется недоборъ въ поступленіяхъ, ожидаемыхъ отъ портового сбора, мы позволяемъ себѣ указать, что означенный недоборъ можетъ быть покрытъ накопившимся въ Рижскомъ Биржевомъ Комитетѣ отъ прежняго  $\frac{1}{6}\%$  сбора значительнымъ капиталомъ, который, какъ намъ извѣстно, въ настоящемъ году долженъ быть переданъ въ казну.“

Прошеніе это было представлено Биржевымъ Комитетомъ 27 марта за № 322 тайному совѣтнику В. И. Ковалевскому, причемъ Биржевой Комитетъ заявилъ, что считаетъ своимъ долгомъ присоединиться всецѣло къ означенному ходатайству. Онъ усматриваетъ во взиманіи портового сбора въ размѣрѣ  $\frac{1}{2}$  коп. съ пуда серьезную опасность для лѣсной торговли, которая въ годовомъ вывозѣ Риги занимаетъ первое или второе мѣсто. Новое, высокое обложеніе находящейся безъ того въ упадкѣ лѣсной торговли должно въ угрожающей степени уменьшить способность торговаго соперничества Рижскаго порта по отношенію къ заграничнымъ портамъ, экспортирующимъ лѣсные товары. Послѣдствіемъ высокаго обложенія портовымъ сборомъ будетъ увеличенный провозъ лѣсныхъ матеріаловъ черезъ сухопутную границу, гдѣ не существуетъ подобныхъ сборовъ, въ ущербъ морской границы. Выгода отъ сего достанется германскимъ портовымъ городамъ. Неровное отношеніе къ одному и тому же товару въ зависимости отъ того, проходитъ-ли онъ черезъ сухопутную или морскую границу, должно весьма вредно отразиться на лѣсной торговлѣ; столь высокое же обложеніе важнаго предмета вывоза не можетъ принести пользу и государственнымъ интересамъ.



Также и относительно другого предмета вывоза, отрубей, Биржевой Комитетъ видѣлъ себя вынужденнымъ обратиться въ Министерство Финансовъ.

Согласно п. 1 а разд. II закона 8 іюня 1901 г. поудный сборъ взимаемый съ муки равняется  $1\frac{1}{2}$  коп. съ пуда. Съ отрубей, побочнаго продукта муки, Рижская таможня взимала 1 коп. съ пуда, ссылаясь на то, что отруби специально не поименованы, а потому, согласно п. 1 б разд. II вышеупомянутаго закона подлежатъ сбору въ размѣрѣ 1 коп. съ пуда.

Подобное толкованіе закона со стороны Рижской таможни должно было, по мнѣнію Биржевого Комитета, основываться на какомъ то недоразумѣніи, ибо нельзя было допустить, чтобы законодатель, обложивъ болѣе цѣнный товаръ муку, сборомъ въ  $1\frac{1}{2}$  коп. съ пуда, намѣревался обложить побочный продуктъ этого товара, отруби, сборомъ въ двойномъ размѣрѣ.

Въ виду сего Рижскій Биржевой Комитетъ счелъ нужнымъ обратиться 13 апрѣля за № 423 въ Отдѣлъ Торговаго Мореплаванія съ просьбой дать Рижской таможнѣ соотвѣтственныя указанія, при чемъ считалъ своимъ долгомъ замѣтить, что въ случаѣ обложенія отрубей несоразмѣрно высокимъ поуднымъ сборомъ, отруби будутъ направляться на пользу заграничныхъ остзейскихъ портовъ къ ущербу нашимъ черезъ сухопутную границу, гдѣ поуднаго сбора не существуетъ.

Какъ видно будетъ ниже, послѣднія два представленія Биржевого Комитета имѣли нѣкоторый успѣхъ. Слѣдуетъ также замѣтить, что и Императорское Лифляндское общепользное и экономическое общество обратилось къ Министру Сельскаго Хозяйства и Государственныхъ Имуществъ съ ходатайствомъ, касающемся сбора съ экспортируемаго лѣса, копію съ котораго оно переслало Рижскому Биржевому Комитету для свѣдѣнія.

6 іюня Биржевой Комитетъ получилъ отъ Управляющаго Отдѣломъ Торговаго Мореплаванія телеграфное сообщеніе, что по распоряженію тайнаго совѣтника Ковалевскаго образована подъ его предсѣдательствомъ особая коммисія для разсмотрѣнія поступившихъ ходатайствъ о пониженіи поуднаго сбора и что Биржевой Комитетъ приглашается прислать своихъ представителей въ засѣданіе. Биржевой Комитетъ выбралъ своими представителями въ эту коммисію госп. В. Керковіусъ и С. Реше. Засѣданіе состоялось 11 іюня. Изъ доклада названныхъ лицъ по ихъ возвращеніи изъ Петербурга Биржевой Комитетъ усмотрѣлъ, что только относительно весьма незначительной части товаровъ будутъ произведены просимыя пониженія, а что касается специально лѣса, то лишь на малоцѣнные лѣсные товары произведено пониженіе портовыхъ сборовъ съ  $1\frac{1}{2}$  коп. на  $\frac{1}{4}$  коп. съ пуда. Биржевые Комитеты приглашены были въ вышеупомянутомъ

засѣданіи комисіи сообщить, какіе лѣсные товары считаются малоцѣнными.

Вслѣдствіе этого Биржевой Комитетъ представилъ 12 іюня 1902 г. за № 765 слѣдующія соображенія въ Отдѣлѣ Торговаго Мореплаванія:

„Руководствуясь предложеніемъ Его Превосходительства господина Товарища Министра Финансовъ тайнаго совѣтника В. И. Ковалевскаго сдѣланнымъ представителямъ Рижскаго Биржевого Комитета въ совѣщаніи 11 іюня с. г. по вопросу о пониженіи ставокъ на лѣсные матеріалы, Рижскій Биржевой Комитетъ имѣетъ честь представить Отдѣлу перечень наименованій тѣхъ лѣсныхъ матеріаловъ, которые являются малоцѣнными и которые поэтому подлежали бы обложенію въ  $\frac{1}{4}$  коп. съ пуда:

Питпропсы (pitprops),  
польсы (pols, Stengel),  
жерди (Ricker, Spars, Espars),  
столбы (Pfoften),  
кряжи и чурбаны (Klötze),  
осиновые кругляки (Eспенrundholz) для выдѣлки спичекъ,  
концы плацокъ и досокъ отъ 1 до 6 футъ (firewood),  
всякаго рода дрова.

Результатомъ различныхъ ходатайствъ о пониженіи ставокъ попуднаго сбора было рѣшеніе г. Министра Финансовъ по докладу Комитета по портовымъ дѣламъ, согласно которому имѣютъ впредь облагаться сборомъ въ  $\frac{1}{4}$  коп. съ пуда, вмѣсто  $\frac{1}{2}$  коп. съ пуда слѣдующіе лѣсные товары: жерди, питпропсы, кряжи, плашки, шесты, обрѣзки досокъ (отъ 1 до 6 футъ), осина, далѣе отруби горохъ, бобы, чечевица, вика, кукуруза, картофель, солодъ, песокъ, торфъ, каменноугольные брикеты, костяная мука, хилійская селитра и иритные остатки. Сборомъ въ  $\frac{1}{2}$  коп. съ пуда имѣютъ быть впредь обложены: кунжутная и касторовая мука. Ледъ совершенно освобожденъ отъ сбора. Отклонены были ходатайства о пониженіи попуднаго сбора съ мѣла, дикаго известняка, каменнаго угля, кирпичча, чугуна, асфальта, смолы, дегтя дистиллата, боксита, нефтянаго вазелиноваго масла, газоочистительной массы, бумажной массы, дубильной коры, валоніи, живыхъ растений и частей растений въ естественномъ состояніи, красиваго дерева, глинозема и копры.

Рѣшеніе это было сообщено циркуляромъ Департамента таможенныхъ сборовъ отъ 25 сентября 1902 г. за № 26018 (отпечатанъ въ Вѣстникѣ Рижской биржи отъ 3 октября 1902 г. № 225). Къ циркуляру приложена была таблица для превращенія употребляемыхъ въ торговлѣ количественныхъ обозначеній лѣсныхъ матеріаловъ въ единицы вѣса съ приведеніемъ названій означенныхъ матеріаловъ на нѣмецкомъ, французскомъ и англійскомъ языкахъ.

## в. Контора для взиманія торговыхъ и корабельныхъ сборовъ.

Однимъ изъ послѣдствій преобразованія и передачи въ казну портовыхъ сборовъ было послѣдовавшее 1 апрѣля 1902 года упраздненіе конторы, открытіе которой принадлежитъ первой половинѣ прошлаго столѣтія. Прежнимъ служащимъ въ конторѣ назначены испрошенныя единовременныя пособія, а раздѣленіе инвентаря послѣдовало между Биржевымъ Комитетомъ и Городскимъ Управленіемъ по обоюдному соглашенію. Только вопросъ о покупкѣ таможеннымъ вѣдомствомъ возведенной Биржевымъ Комитетомъ у зданія таможни пристройки остался еще открытымъ.

По поводу представленія отъ 30 Ноября 1901 г. Биржевой Комитетъ сообщилъ 4 Марта 1902 г. за № 214 правленію конторы, что по обсужденіи дѣла Биржевой Комитетъ нашелъ возможнымъ дать свое согласіе на распредѣленіе капитала, образовавшагося съ теченіемъ времени изъ остатковъ отпущенныхъ Биржевымъ Комитетомъ и Городскимъ Управленіемъ штатныхъ суммъ конторы между служащими въ ней лицами, но съ тѣмъ, чтобы проектъ распредѣленія упомянутаго капитала былъ представленъ Биржевому Комитету и Городской Управѣ на утвержденіе, а также, чтобы служащими въ конторѣ былъ данъ реверсъ, которымъ они бы обязывались сами и за своихъ семейныхъ не ходатайствовать болѣе передъ Биржевымъ Комитетомъ о выдачѣ какихъ либо пенсій или пособій.

Въ отвѣтъ на это предложеніе контора для взиманія торговыхъ и корабельныхъ сборовъ представила Биржевому Комитету 28 марта за № 580 слѣдующій планъ распредѣленія капитала между служащими.

По мнѣнію Правленія слѣдовало бы распредѣлить капиталъ пропорціонально къ суммѣ жалованья выданнаго отдѣльнымъ служащимъ со дня опредѣленія ихъ къ должности до 1 апрѣля текущаго года, съ котораго дня они уволены отъ службы.

По вычетѣ суммъ подлежащихъ пока еще израсходованію, а именно :

на жалованья . . . . .	608 руб. 32 коп.
на таможенныя акциденціи . . . . .	150 „ — „
на покрытіе остатка расходовъ по устройству пристройки къ зданію таможни. . . . .	1445 „ 42 „
на содержаніе телефона . . . . .	14 „ 25 „
на разныя мелкія надобности . . . . .	51 „ 53 „
итого	2269 руб. 52 коп.

предполагаемый къ распредѣленію капиталъ составляетъ къ 1 апрѣля 1902 г. 14,600 руб.

Распредѣленіе капитала должно послѣдовать между служащими конторы: К. А. Нейманомъ, А. Бушемъ, П. Бушемъ и К. Аболингомъ.



Сумма жалованья, полученная отдѣльными лицами въ продолженіи всего времени ихъ службы составляетъ:

для К. А. Неймана	47,625 руб. — коп.
„ А. Буша . .	36,850 „ — „
„ П. Буша . .	4,791 „ 66 „
„ К. Аболинга .	2,183 „ 33 „
<hr/>	
итого	91,449 руб. 99 коп.

Съ этой суммы 14,600 руб. составляютъ 15,965 %; слѣдовательно имѣли бы получить:

К. А. Нейманъ	15,965 %	съ 47,625 руб. — коп. =	7,603 руб. 34 коп.
А. Бушъ . .	15,965 %	„ 36,850 „ — „ =	5,883 „ — „
П. Бушъ . .	15,965 %	„ 4,791 „ 66 „ =	764 „ 99 „
К. Аболингъ .	15,965 %	„ 2,183 „ 33 „ =	348 „ 57 „
<hr/>			
итого			14,599 руб. 90 коп.

Ссылаясь на вышеизложенное, Правленіе конторы для взиманія торговыхъ и корабельныхъ сборовъ просило Биржевой Комитетъ, по соглашеніи съ Рижскою Городскою Управою, разрѣшить Правленію распределеніе капитала въ 14,600 руб. между служащими въ конторѣ лицами согласно вышеизложенному исчисленію и по полученіи отъ отдѣльныхъ служащихъ реверса, что по полученіи соотвѣтствующей доли изъ капитала они и ихъ семейства болѣе не будутъ ходатайствовать ни иередъ Городскимъ Управленіемъ ни передъ Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ о выдачѣ какихъ либо пенсій или пособій.

За раздѣленіе капитала, образовавшагося изъ штатныхъ суммъ на предложенныхъ конторою основаніяхъ высказалась и Рижская Городская Управа въ своемъ отношеніи отъ 4 апрѣля 1902 г. за № 1704.

По обсужденіи этого вопроса, Биржевой Комитетъ выразилъ въ своемъ отношеніи въ Рижскую Городскую Управу отъ 9 апрѣля 1902 г. за № 402 свое согласіе.

28 сентября Биржевой Комитетъ получилъ слѣдующее, помѣченное 27 сентября представленіе главнаго инспектора конторы, члена городской управы Эрхардта.

„Отъ имени Правленія упраздненной конторы для взиманія торговыхъ и корабельныхъ сборовъ имѣю честь представить въ Рижскій Биржевой Комитетъ нижеслѣдующій отчетъ объ израсходованіи капитала образовавшагося изъ остатковъ отъ суммъ отпущенныхъ купечествомъ и г. Ригю на содержаніе конторы.

Согласно счетнымъ книгамъ конторы капиталъ конторы составлялъ къ 13 апрѣля 1902 г. — 15,904 руб. 52 коп. и съ того времени приростомъ процентовъ увеличился на 16,187 руб 37 коп.

Изъ пихъ выдано :

- 1) на основаніи опредѣленія Городской Думы отъ  
29 апрѣля 1902 г.:

К. Л. Нейману . . . . .	7,603 руб. 34 коп.		
А. Бушу . . . . .	5,883 " — "		
П. Бушу . . . . .	764 " 99 "		
К. Аболингу . . . . .	348 " 57 "	14,599 руб. 90 коп.	

- 2) подрядчику Х. Кергальву причитающійся ему  
остатокъ строительной суммы за исполненіе  
работъ по пристройкѣ къ зданію таможни . . . . . 1,209 " 42 "
- 3) архитектору Р. Ф. Цирквицу остатокъ при-  
читающагося ему гонорара за составленіе проекта  
пристройки къ зданію таможни и за надзоръ  
за исполненіемъ работъ . . . . . 100 " — "
- 4) гончарному мастеру І. Лауцу за гончарныя  
работы въ помѣщеніи конторы . . . . . 18 " 10 "
- 5) вознагражденіе писмоводителю правленія Э.  
Шилинцкому . . . . . 50 " — "
- 6) вознагражденіе Г. Флейшеру за переписки на  
чисто . . . . . 10 " — "
- итого 15,987 руб. 42 коп.

Оказавшійся такимъ образомъ остатокъ въ 199 руб. 95 коп. представ-  
ленъ въ Рижскую Городскую Управу, при чемъ правленіе упраздненной  
конторы предложило Управѣ въ смыслѣ опредѣленія Городской Думы отъ  
29 апрѣля с. г. и по соглашеніи съ Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ  
распредѣлить вышеозначенный остатокъ между служившими въ  
конторѣ лицами, на которыя распространяется опредѣленіе Думы отъ  
29 апрѣля 1902 г., по установленному въ означенномъ опредѣленіи  
процентному разсчету.

Что касается пристройки къ зданію таможни, передачи котораго  
въ распоряженіе таможни Управляющій таможнею требуетъ отношеніемъ  
отъ 21 мая с. г. за № 7717, то по мнѣнію правленія конторы  
необходимо, ссылаясь на заключенное 12 февраля 1901 г. между  
Управляющимъ Рижскою Таможнею, Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ  
и Рижскою Городскою Управою соглашеніе, предложить Управляющему  
таможнею пріобрѣсти означенную пристройку въ собственность казны  
за сумму израсходованную на сооруженіе пристройки упраздненной  
конторою и подлежащую по упраздненіи конторы возвращенію Рижскому  
Биржевому Комитету и Рижскому Городскому Управленію.

На сооруженіе пристройки израсходованы всего 6,059 руб. 42 коп.  
Разсчетъ по исполненію строительныхъ работъ представленъ въ  
Городскую Управу съ просьбою, припять надлежащія мѣры для

полученія обратно отъ казны израсходованнаго на сооруженіе пристройки капитала.

Квитанціи К. Л. Неймана, А. Буша, П. Буша и К. Аболинга въ полученіи причитающейся каждому изъ нихъ доли капитала упраздненной конторы для взиманія торговыхъ и корабельныхъ сборовъ къ сему приложены.

Правленіе конторы въ заключеніе покорнѣйше просить Рижскій Биржевой Комитетъ согласиться и съ своей стороны на распредѣленіе между означенными лицами остальныхъ 199 руб. 95 коп. и увѣдомить о послѣдующемъ по сему вопросу распоряженіи Городскую Управу.“

Согласіе Биржевого Комитета выражено было въ отношеніи отъ 7 октября за № 1305.

15 мая главный инспекторъ упраздненной конторы членъ городской управы Эрхардтъ увѣдомилъ Биржевой Комитетъ, что Управляющій Рижскою таможеню просилъ убрать мебель изъ двухъ комнатъ въ пристройкѣ къ таможи, занятыхъ раньше конторой для взиманія торговыхъ и корабельныхъ сборовъ, нынѣ же стоящихъ порожними, такъ какъ эти комнаты со времени выношенія строительныхъ работъ въ таможенномъ домѣ крайне необходимы служащимъ, для помѣщенія въ нихъ почтоваго отдѣленія. Независимо отъ сего Управляющій таможеней, въ разговорѣ по этому дѣлу съ членомъ городской управы Эрхардтомъ, заявилъ свою готовность ходатайствовать передъ Департаментомъ Таможенныхъ Сборовъ о томъ, чтобы расходы по произведенной пристройкѣ были возмѣщены кому слѣдуетъ, и кромѣ того мебель конторы сохранять безвозмездно до дальнѣйшаго распоряженія.

Сообщая о вышеизложенномъ и препровождая при семъ оцѣночный листъ находящагося въ помѣщеніи конторы инвентаря, главный инспекторъ просилъ Биржевой Комитетъ придти къ соглашенію съ Рижскою Городскою Управою на счетъ дальнѣйшихъ распоряженій относительно сооруженной изъ средствъ конторы пристройки къ таможенному зданію и находящагося въ этой пристройкѣ инвентаря. Добавляя при этомъ, что, по мнѣнію Правленія, было-бы желательно исполнить пока просьбу Управляющаго таможеней, съ сохраненіемъ однако всѣхъ правъ собственности на пристройку, и ходатайствовать о принятіи означенной пристройки таможеню съ возмѣщеніемъ израсходованныхъ на ея сооруженіе суммъ.

17 мая за № 618 Биржевой Комитетъ сообщилъ конторѣ, что онъ согласенъ на то, чтобы предоставить таможи пользованіе помѣщеніемъ, которое до сихъ поръ было занято конторою, но съ сохраненіемъ, согласно и мнѣнію конторы, правъ собственности на постройку и при условіи, чтобы инвентарь конторы былъ взятъ таможеню на сохраненіе. Что касалось вопроса о вознагражденіи за постройку, то Биржевой Комитетъ сохранилъ за собой право



вернуться къ нему въ свое время. Это и сдѣлано имъ въ отношеніи отъ 7 октября за № 1304 въ Рижскую Городскую Управу, въ которомъ Биржевой Комитетъ увѣдомляетъ Городскую Управу, что онъ ничего не имѣетъ противъ мнѣнія конторы, предложить Управляющему таможенной пріобрѣсти для казны пристройку къ таможенному дому за цѣну 6,059 руб. 42 коп., т. е. за употребленную на возведеніе ея сумму.

28 октября Биржевой Комитетъ получилъ отъ Рижской Городской Управы помѣченное 26 октября за № 5431 отношеніе съ просьбою сообщить ей, согласенъ-ли Биржевой Комитетъ на то, чтобы расходы по требуемой Управляющимъ таможенной перестройкѣ имѣющаго быть проданнымъ казнѣ помѣщенія бывшей конторы были приняты городомъ и купечествомъ въ равныхъ частяхъ на себя. Къ бумагѣ Городской Управы было приложено слѣдующее отношеніе Управляющаго Рижскою таможенною отъ 16 октября 1902 г. за № 15935:

„Вслѣдствіе предложенія Рижской Городской Управы, изложеннаго въ отношеніи отъ 12 сего октября за № 5187, по вопросу о пріобрѣтеніи въ казну пристройки, сооруженной Городскимъ Управленіемъ и Биржевымъ Комитетомъ къ зданію таможи, имѣю честь увѣдомить, что, съ окончаніемъ только что оконченныхъ работъ по пристройкѣ Почтоваго Отдѣленія за счетъ казны, въ предлагаемомъ Вами пріобрѣтеніи пристройки, сооруженной за Вашъ счетъ, таможня настоятельной надобности не имѣетъ, но не оставляя Вашего предложенія безъ движенія и прежде представленія моего этого вопроса на благоусмотрѣніе начальства, мнѣ необходимо имѣть нижеслѣдующія свѣдѣнія.

Пристройка, произведенная за счетъ Биржевого Комитета и города, сооружалась для нуждъ города, согласно требованіямъ занятій, помѣщавшейся тамъ конторы, съ переходомъ же зданія этого въ казну являются другія требованія и вызывается необходимость въ нѣкоторыхъ приспособленіяхъ и ремонтѣ, а именно:

1) надо пробить дверь въ нижнемъ этажѣ для сообщенія съ главнымъ зданіемъ;

2) совершенно переложить обѣ печи, какъ плохо сложенные и разваливающіяся теперь и не имѣющія выгребныхъ отдушинъ для чистки сажи;

3) уничтожить лѣстницу холодную, ведущую въ оба этажа и замѣнить ее внутреннею легкою, при чемъ тамбуры въ обѣихъ комнатахъ должны быть уничтожены.

Всѣ эти поименованныя и неизбѣжныя приспособленія и передѣлки вызываютъ расходъ и такъ какъ казна этихъ расходовъ принять на себя никоимъ образомъ не можетъ, въ виду неимѣнія надобности въ этомъ помѣщеніи, то таможнѣ необходимо имѣть свѣдѣнія, приметь-ли Городское Управленіе расходы эти за свой счетъ, съ выключеніемъ

стоимости ихъ изъ предложенной суммы, 6,059 руб. 42 коп., или же произвести потребный ремонтъ и приспособленія своими средствами.

О послѣдующемъ имѣю честь покорнѣйше просить Рижское Городское Управленіе почтить меня своимъ увѣдомленіемъ, для внесенія такого въ донесеніи моемъ высшему Начальству."

4 ноября за № 1415 Биржевой Комитетъ отвѣтилъ Городской Управѣ что онъ считаетъ наиболѣе цѣлесообразнымъ и подходящимъ предоставить Управляющему таможенной произвести самому необходимыя по его мнѣнію перестройки и поправки въ прежнемъ помѣщеніи. Въ случаѣ, если Управляющій будетъ готовъ принять на себя эти работы за сумму, не превышающую 1,000 руб., то Биржевой Комитетъ готовъ уменьшить на эту сумму предполагаемую Управляющимъ покупную цѣну въ 6,059 руб. 42 коп. и продать за эту цѣну пристройку къ таможенному дому.

Отвѣта на это до сихъ поръ не послѣдовало.

#### г. Портовое Управленіе.

Незадолго до конца года, а именно 7 ноября 1902 г. былъ опубликованъ именной Высочайшій Указъ Сенату, важность котораго еще нельзя вполне обозрѣть, но за которымъ должно быть признано чрезвычайно большое значеніе для русскаго торговаго мореходства. Вышеупомянутымъ указомъ образовано новое государственное учрежденіе, въ которомъ должны быть сосредоточены всѣ дѣла касающіяся портовъ и торговаго мореплаванія. Съ этой цѣлью Совѣтъ по дѣламъ торговаго мореплаванія, Комитетъ по портовымъ дѣламъ и Отдѣлъ торговаго мореплаванія со всѣми подвѣдомственными имъ учрежденіями, также какъ управленіе строительныхъ и ремонтныхъ, для торговыхъ судовъ, заведеній выдѣлены изъ состава Министерства Финансовъ и подчинены вѣдѣнію особаго Управленія. Главноуправляющему этого управленія присвоены права, принадлежавшія до сихъ поръ относительно торговаго мореплаванія и портовъ Министру Финансовъ, а относительно технической стороны въ портахъ — Министру Путей Сообщенія. Дальнѣйшимъ послѣдствіемъ этого указа явится, какъ надо полагать, переходъ управленія водяными путями и торговыми портами изъ Министерства Путей Сообщенія во вновь образованное Государственное учрежденіе, чѣмъ будетъ создано для Рижскаго порта совершенно новое положеніе вещей. Значеніе новаго учрежденія увеличивается еще тѣмъ, что Главноуправляющимъ Торговаго Мореплаванія и портовъ назначенъ Его Императорское Высочество Великій Князь Александръ Михайловичъ.

При подобныхъ обстоятельствахъ своевременно будетъ бросить взглядъ на тотъ путь, которымъ шло Иравительство въ теченіи по-

слѣднихъ лѣтъ относительно завѣдыванія портами и торговымъ мореплаваніемъ и указать на то, какія переменны произошли специально въ Рижскомъ портѣ въ административномъ завѣдываніи портомъ вслѣдствіе мѣръ иредпринятыхъ Правительствомъ. Двадцать пять лѣтъ тому назадъ, слѣдовательно въ 1877 году, надзоръ за судоходствомъ въ Рижскомъ портѣ принадлежалъ еще Магистрату. Законнымъ основаніемъ служила ст. 458 п. 33 1 части Свода мѣстныхъ узаконеній губерній остзейскихъ, согласно которой Рижскій магистратъ имѣлъ надзоръ „за судоходствомъ по Рижскому порту и рѣкѣ Двинѣ во всемъ ея теченіи отъ города до устья ея; за лоцманами въ отношеніи цеховаго ихъ устройства“. Этотъ надзоръ распредѣлялся между различными отдѣльными органами. Пространство „Двины до послѣдней вѣхи“, такъ гласила ст. 554 I части Свода мѣстныхъ узаконеній была подсудна ландфогтейскому суду. Къ кругу вѣдомства ландфогтейскаго суда принадлежалъ далѣе надзоръ за цехами лоцмановъ и рыбаковъ и за рыболовствомъ на Двинѣ; имъ же назначались судовые оцѣнщики. Надзоръ за цехами перевозчиковъ и якорщиковъ принадлежалъ цеховому суду и тому же суду, но въ его качествѣ Кемерейнаго суда, надзоръ за больверкомъ „отъ Ивановскихъ воротъ до замка.“ Дамбы на форштадтахъ и амбары были поручены надзору двухъ ратсгеровъ. Что касается специально рѣчной полиціи, то обязанности ея исполнялись особой инспекціей рѣчной полиціи, состоявшей, подъ предсѣдательствомъ ратсгера изъ нѣсколькихъ лицъ, главнымъ образомъ капитановъ судовъ, и стоившей городу приблизительно 700 рублей въ годъ. Охрана на берегу принадлежала городской полиціи; взиманіе портовыхъ сборовъ въ пользу казны, Биржевого Комитета и города такъ называемой конторѣ для взиманія портовыхъ сборовъ, работавшей подъ надзоромъ магистрата и Биржевого Комитета. Техническій осмотръ пароходовъ принадлежащихъ рижскимъ судовладѣльцамъ, производился однимъ корабельнымъ мастеромъ и однимъ техникомъ, назначившимися Кемерейнымъ судомъ. Руководство портовыми сооружениями находилось въ рукахъ состоящаго въ Министерствѣ Путей Сообщенія Начальника работъ въ портѣ. Нѣкоторыя сооруженія производились Биржевымъ Комитетомъ, къ обязанностямъ котораго принадлежало также поддержаніе фарватера отъ города до рейда, между тѣмъ какъ уже оконченныя сооруженія Правительствомъ передавались городскому управленію для дальнѣйшаго завѣдыванія и ремонта. Городъ содержалъ кромѣ того всѣ набережныя по обѣимъ сторонамъ рѣки въ границахъ города.

Какъ видно изъ вышеизложеннаго двадцать пять лѣтъ тому назадъ почти все хозяйственное и административное управленіе Рижскаго порта поручено было общественнымъ и городскимъ органамъ. Эти органы взимали портовые сборы и употребляли ихъ, при соблюденіи извѣстныхъ условій и формальностей и при извѣстномъ техни-



ческомъ надзорѣ по своему усмотрѣнію. Они издавали требуемыя обязательныя постановленія, въ ихъ же рукахъ находилась рѣчная полиція, которая, какъ уже выше сказано, стоила городу ежегодно всего около 700 рублей. Они же выполняли работы дноуглубительныя и по укрѣпленію береговъ.

Введеніемъ городского положенія въ 1877 г. часть функций Магистрата перешла къ новымъ органамъ городского самоуправления, такъ напримѣръ надзоръ за цехами или обществами якорщиковъ и перевозчиковъ, назначеніе корабельныхъ оффицеровъ и. т. д. Что касается затѣмъ собственно рѣчной полиціи, то рѣшеніе этого вопроса было предоставлено Министру Внутреннихъ Дѣлъ. Высочайше утвержденнымъ 26 мая 1877 г. мнѣніемъ Государственнаго Совѣта касательно введенія городского положенія въ Прибалтійскихъ губерніяхъ, Министру Внутреннихъ Дѣлъ между прочимъ поручалось приступить къ организаціи въ Ригѣ рѣчной полиціи. Вслѣдствіе полученнаго отъ Министра Внутреннихъ Дѣлъ по сему дѣлу запроса Лифляндскій Губернаторъ нашелъ нужнымъ образовать особую комиссію, которая должна была выработать проектъ организаціи. Эта комиссія имѣла также рассмотреть составленныя представителями Биржевого Комитета и Магистрата правила для надзора за судоходствомъ въ Рижскомъ портѣ и проектъ своевременнаго измѣненія судовыхъ правилъ 1862 г. Вышеназванный проектъ правилъ былъ составленъ въ смыслѣ сохраненія прежняго порядка. Вниманія заслуживаютъ соображенія, которыми руководилась при разработкѣ новаго проекта состоявшая подъ предѣдательствомъ тогдашняго вице-губернатора нынѣ Сенатора Тобизена комиссія для преобразованія рѣчной полиціи. Исходя изъ той точки зрѣнія, что задача рѣчной полиціи состоитъ въ надзорѣ за торговымъ сообщеніемъ, то есть за судоходствомъ и сплавомъ плотовъ и дѣятельность ея, поэтому, должна направляться исключительно на обезпеченіе и споспѣшествованіе торговаго сообщенія на рѣкѣ, комиссія высказалась рѣшительно противъ того, чтобы присвоить рѣчной полиціи какую либо судебно-полицейскую власть. Предполагалось придать рѣчной полиціи характеръ органа общественнаго управленія и потому все, что относится къ охранѣ личной безопасности въ предѣлахъ порта имѣло быть изъято изъ круга дѣятельности рѣчной полиціи и передано общей полиціи. Новое учрежденіе должно было при томъ, во избѣжаніе недоразумѣній, именоваться не рѣчной полиціей, а „навигаціонной инспекціей“. Определеніе этой инспекціи должно было быть предоставлено Городской Думѣ.

Заслуживаетъ особаго вниманія и представляетъ интересъ по отношенію къ теперешнему положенію дѣла указаніе комиссіи на то, что для преуспѣянія торговли Риги безусловно необходимо сосредоточеніе всего того, что касается сообщеній въ области рѣки въ учрежденіи, которое наиболѣе знакомо съ мѣстными торговыми интересами,

и что проектированная „навигационная инспекція“, долженствующая завѣдывать якорщиками, лоцманами и т. д. не потребуетъ для выполненія возложенныхъ на нее обязанностей, производства особыхъ расходовъ, которые между тѣмъ легли бы бременемъ на казну, при образованіи правительственной рѣчной полиціи, подчиненной Министерству Морскому, или Финансовъ, или Путей сообщенія.

Выработанный упомянутой комиссіей проектъ преобразованія рѣчной полиціи, также какъ составленный уже въ 1875 году проектъ правилъ для шкиперовъ, были препровождены 10 августа 1881 г. Лифляндскимъ Губернаторомъ на заключеніе городского управленія. Лишь въ 1885 году, слѣдовательно четыре года послѣ того какъ оба проекта поступили въ городское управленіе, Городская Дума высказалась за проектъ преобразованія рѣчной полиціи, но въ тоже время ходатайствовала, чтобы за Рижскимъ городскимъ управленіемъ было признано правительствомъ право издавать, вмѣсто устарѣлыхъ правилъ для шкиперовъ, обязательныя постановленія касательно движенія по водѣ. Въ апрѣлѣ 1885 г. „проектъ надзора за судоходствомъ въ Рижскомъ портѣ“ и ходатайство городского управленія были представлены Лифляндскимъ Губернаторомъ Министру Внутреннихъ Дѣлъ, причемъ Губернаторъ высказался за ихъ утвержденіе. Въ іюнѣ 1887 г., слѣдовательно два года спустя, городское управленіе получило отъ Губернатора увѣдомленіе, что разсмотрѣніе проекта отложено Министерствомъ Внутреннихъ Дѣлъ впредь до преобразованія всѣхъ полицейскихъ учреждений въ Прибалтійскихъ губерніяхъ.

17 сентября 1888 г. послѣдовало распоряженіе губернатора о временной передачѣ обязанностей рѣчной полиціи, принадлежавшихъ до того времени органамъ городского магистрата, городской полиціи. Это распоряженіе побудило Рижское городское управленіе подать жалобу и просить о томъ, чтобы надзоръ за судоходствомъ въ Рижскомъ портѣ былъ переданъ городскому общественному управленію.

Съ 1889 г. вопросъ объ управленіи Рижскимъ портомъ вступаетъ въ новый фазисъ. Въ виду того, что до свѣдѣнія Биржевого Комитета дошло, что въ Государственный Совѣтъ былъ внесенъ проектъ организаціи управленія торговыми портами и что одновременно въ Министерствахъ Путей Сообщенія и Финансовъ обсуждался вопросъ о пересмотрѣ торговыхъ и корабельныхъ сборовъ, при чемъ имѣлось въ виду употребить эти сборы какъ на содержаніе предположенныхъ портовыхъ управленій, такъ и на возмѣщеніе будущихъ расходовъ казны для оборудованія портовъ, Биржевой Комитетъ нашелъ нужнымъ составить особую записку по этому дѣлу и представить таковую Лифляндскому Губернатору, Министрамъ Путей Сообщенія и Финансовъ, Государственному Контролеру и Предсѣдателю Кодификаціоннаго отдѣла Государственнаго Совѣта. Въ этой запискѣ Бир-

жевой Комитетъ задался цѣлью доказать, что потребности въ особомъ портовомъ управленіи, на сколько это касается Рижскаго порта, не имѣется, такъ какъ охрана интересовъ судоходства въ этомъ портѣ вполне организована и къ тому же проектированное новое учрежденіе потребуетъ значительныхъ расходовъ, не имѣя однако при этомъ возможности дѣлать болѣе того, что дѣлается въ этомъ отношеніи въ настоящее время, и такимъ образомъ эти расходы могли бы быть сбережены для Риги и употреблены болѣе производительно, и что употребленіе уже существующихъ торговыхъ и корабельныхъ сборовъ, предоставленныхъ въ распоряженіе Городскаго Управленія и Биржевого Комитета и употребляемыхъ на вполне опредѣленные цѣли, на возмѣщеніе будущихъ расходовъ казны — легко можетъ имѣть послѣдствіемъ, что созданное въ теченіе многихъ лѣтъ съ большими затратами и трудомъ, придетъ въ упадокъ.

7 мая 1901 г. вышелъ законъ объ административномъ управленіи торговыми портами и о портовой полиціи. На основаніи этого закона было учреждено состоящее подъ предсѣдательствомъ Губернатора „Особое Присутствіе по портовымъ дѣламъ“ и „Портовое управленіе“, во главѣ котораго стоялъ „Капитанъ надъ портомъ“. Главная задача Присутствія состояла въ изданіи обязательныхъ постановленій, за тѣмъ оно должно было заступать мѣстные интересы и нужды порта въ соотвѣтственныхъ министерствахъ и разсматривать жалобы на капитана надъ портомъ. Капитану надъ портомъ были поручены главнымъ образомъ полицейскія функціи и права, далѣе право налагать наказанія въ административномъ порядкѣ, надзоръ за лоцманами, освидѣтельствованіе и осмотръ судовъ и котловъ черезъ подчиненныхъ ему техникумовъ и т. д. „Присутствіе по портовымъ дѣламъ“ и Капитанъ надъ портомъ принадлежали къ вѣдомству Министерства Внутреннихъ Дѣлъ. На Ригу дѣйствіе новаго портового устройства вначалѣ распространено не было, однако уже 18 ноября Лифляндскому Губернатору предложено было Департаментомъ полиціи высказаться по поводу примѣненія новаго портового устройства къ Рижскому порту. Какъ образецъ для штатовъ Рижскаго портового управленія приложены были штаты Одесскаго портового управленія, опредѣленные въ 49,520 рублей. (Прежняя рѣчная полиція стоила городу, какъ уже выше сказано, 700 руб.)

Губернаторъ пригласилъ Городское Управленіе и Биржевой Комитетъ сообщать ему свои предположенія. Вслѣдствіе этого образовалась состоявшая изъ членовъ Городскаго Управленія и Биржевого Комитета коммисія для выработки проекта имѣющаго быть учрежденнымъ въ Ригѣ, на основаніи закона отъ 7 мая 1891 г., портового управленія. Плодомъ работъ коммисіи было ходатайство представленное Городскимъ Головою и Предсѣдателемъ Биржевого Комитета Губернатору въ мартѣ 1892 года. Въ ходатайствѣ указывалось на то, что



если, какъ само собою разумѣется вся полицейская исполнительная власть въ Рижскомъ портѣ должна принадлежать правительственнымъ органамъ, то также необходимо, съ другой стороны, чтобы правила для судоходства въ портѣ и для поддержанія порядка движенія по рѣкѣ издавались городской думою, то есть чтобы Городское Управленіе признапо было административнымъ наблюдательнымъ органомъ за судоходствомъ въ портѣ, потому что оно, какъ это по самому положенію вещей и не можетъ быть иначе, болѣе знакомо со всѣми потребностями, обычаями и особенностями мѣстной торговли и судоходства чѣмъ былъ бы, по всей вѣроятности, правительственный полицейскій органъ.

Далѣе въ ходатайствѣ указывалось на то, что въ интересахъ судоходства и торговли безусловно желательно, чтобы надзоръ за морскими лоцманами и за сплавомъ плотовъ порученъ былъ Городскому Управленію. (Проектъ правилъ устава для цеха рѣчныхъ лоцмановъ былъ, какъ уже выше сказано представленъ Лифляндскому Губернатору для полученія утвержденія со стороны Министра Внутреннихъ Дѣлъ 14 января 1886 г.; примѣнительный къ закону для морскихъ лоцмановъ отъ 1 мая 1890 г. проектъ устава для Рижскаго цеха лоцмановъ былъ тогда выработанъ городомъ и Биржевымъ Комитетомъ). Ходатайствуя объ оставленіи ему надзора за сплавомъ плотовъ, Городское Управленіе руководилось тѣми соображеніями, что для надзора за сплавомъ лѣса требуется такой наблюдательный органъ, который соединялъ бы полное знаніе дѣла техники съ близкимъ знакомствомъ съ мѣстными условіями, и что подобный органъ можетъ быть созданъ лишь Городскимъ Управленіемъ.

Сообразно съ этимъ Рижскій Городской Голова и предсѣдатель Рижскаго Биржевого Комитета просили Губернатора поддержать передъ Мипистромъ Внутреннихъ Дѣлъ ихъ ходатайство касательно того, чтобы надзоръ за судоходствомъ въ области Рижскаго порта переданъ былъ Городскому Управленію такимъ образомъ, какъ это было изложено уже въ представленномъ въ свое время правительству проектѣ надзора за судоходствомъ въ Рижской рѣчной области и чтобы Городскому Управленію было также предоставлено право издавать обязательныя постановленія относительно мѣръ безопасности и порядка при движеніи по рѣкѣ. На случай же, если-бы Губернаторъ не нашелъ возможнымъ поддержать ходатайство городского управленія и Биржевого Комитета, означенными учрежденіями высказана была просьба представить приложенный къ ходатайству „Проектъ правилъ для управленія Рижскаго порта и для Рижской рѣчной полиціи“ на утвержденіе г. Министра. Проектъ этотъ былъ согласованъ съ принципами закона отъ 7 мая 1891 г., по въ тоже время въ немъ принимались во вниманіе и мѣстные интересы.

27 апрѣля 1892 г. Министръ Внутреннихъ Дѣлъ просилъ заключенія Министра Путей Сообщенія по этому дѣлу. Послѣдній въ свою очередь обратился къ управленію работъ въ Рижскомъ портѣ, которое съ своей стороны выразило то мнѣніе, что Рижскій портъ долженъ быть расширенъ присоединеніемъ къ нему „сухой Двины“ также какъ и части курляндской Аа (отъ Динамюнда до Дуббелна) и штаты портового управленія опредѣлены въ 32,700 руб. (Губернаторомъ предложено было 20,500 руб.).

Что касается specially предполагаемаго преобразованія лоцманскаго дѣла то выработанный членами торговой комисіи и Биржевого Комитета „Проектъ новыхъ правилъ для лоцмановъ“ былъ представленъ 4 февраля 1902 года Городской Управою директору балтійскихъ маяковъ. Этотъ проектъ былъ посланъ 24 февраля того-же года директоромъ маяковъ тогдашнему командиру лоціи Шиманъ для подписи и просмотра командиромъ лоцмановъ и всѣми членами лоцманскаго цеха. Въ бумагахъ директора маяковъ па балтійскомъ морѣ указывалось далѣе, что въ случаѣ, если цехъ лоцмановъ не согласенъ съ проектомъ, то онъ имѣетъ выработать новый проектъ, который однако, ни коимъ образомъ не долженъ противорѣчить изданнымъ 1 мая 1896 года общимъ правиламъ о морскихъ лоцманахъ. Затѣмъ въ названномъ отношеніи директоромъ лоціи указывалось, что до введенія портового управленія въ Ригѣ ни Биржевой Комитетъ, ни Городское Управленіе не могутъ быть мѣстнымъ органомъ надзора за цехомъ лоцмановъ.

Вслѣдствіе этого отношенія директора маяковъ, командиръ лоціи обратился къ нему съ просьбою подчинить лоцмановъ Начальнику работъ въ портѣ.

Въ Морскомъ же министерствѣ возникла нѣсколько ранѣе, какъ надо полагать по недоразумѣнію или вслѣдствіе полного незнанія мѣстныхъ условій мысль подчинить лоцмановъ Начальнику Рижской рѣчной полиціи, слѣдовательно Рижскому полиціймейстеру. На запросъ Департамента торговли и промышленности, соответствуетъ-ли, по мнѣнію Рижскаго Биржевого Комитета, подобная мѣра интересамъ Рижскаго порта и мѣстнымъ условіямъ, Рижскій Биржевой Комитетъ отвѣтилъ 28 января 1897 года Департаменту, что въ данное время рѣчная полиція только временно подчинена городской полиціи, которой совершенно не по силамъ такое расширеніе ея дѣятельности, что городской полиціи совершенно незнакома техническая сторона лоцманскаго дѣла и что желаніямъ городского управленія и купечества отвѣчала бы сохраненіе за Рижской торговой комисіей значенія ближайшаго надзирающаго органа за Рижскимъ цехомъ лоцмановъ и включеніе рѣчной полиціи въ кругъ вѣдомства городского управленія. Распоряженіемъ Морскаго Министра въ мартѣ 1893 года надзоръ за лоцманами былъ переданъ временно, то есть до учрежденія

портового управленія въ Ригѣ, Начальнику работъ въ Рижскомъ портѣ.

Что касается выработаннаго командиромъ лоціи и лоцманами проекта новаго лоцманскаго устава, то послѣдній былъ представленъ 30 сентября 1892 года директоромъ балтійскихъ маяковъ гидрографическому главному управленію Морского министерства при отзывѣ, что проектъ этотъ не удовлетворяетъ съ формальной и существенной стороны законнымъ требованіямъ.

Въ виду этого гидрографическое отдѣленіе приступило къ выработкѣ новаго лоцманскаго устава для Рижскаго порта, который однако до сихъ поръ еще не вышелъ. Проектъ сходенъ, какъ слышно, съ уже утвержденными новыми правилами для лоцмановъ въ Петербургѣ и Кронштадтѣ. Рижскіе лоцмана были бы въ такомъ случаѣ совершенно изъяты изъ всякаго вѣдѣнія городского управленія и Биржевого Комитета и подчинены въ административномъ, хозяйственномъ и дисциплинарномъ отношеніяхъ прежде всего Начальнику порта, а затѣмъ Начальнику лоцманскаго округа. Начальникъ порта долженъ будетъ исполнять всѣ функціи, которыя по проекту Городкой Думы и Биржевого Комитета, предназначались Городской Управѣ, торговой комисіи и Биржевому Комитету. Лоцманская пошлина будетъ значительно возвышена и считаться не такъ какъ прежде по глубинѣ посадки судовъ, а по числу ластъ. Командиръ лоціи будетъ назначаться Начальникомъ порта изъ состава флотскихъ или штурманскихъ офицеровъ военного флота.

Важнымъ годомъ въ исторіи управленія Рижскаго порта былъ 1893 г. Высочайше утвержденнымъ 8 іюня 1893 г. мнѣніемъ Государственнаго Совѣта на Рижскій портъ были распространены правила объ административномъ завѣдываніи торговымъ мореплаваніемъ и о портовой полиціи въ приморскихъ портовыхъ городахъ. Этимъ закономъ Правительство взяло на себя значительную часть прежнихъ общественныхъ правъ и обязанностей органовъ самоуправленія.

На основаніи вышеупомянутаго закона отъ 8 іюня 1893 г. учреждена была должность Капитана надъ портомъ, на которого, кромѣ остальныхъ опредѣленныхъ общимъ уставомъ административнаго управленія торговаго мореплаванія и портовой полиціи служебныхъ обязанностей, (см. стр. 58 настоящаго отчета) возложенъ былъ еще надзоръ за сплавомъ лѣса. Главнѣйшая обязанность „Рижскаго особаго портоваго Присутствія“ коего председателемъ состоялъ Губернаторъ, а членами, кромѣ Капитана надъ портомъ, Начальникъ работъ въ портѣ, Управляющій таможнею, Прокуроръ, Начальникъ Риги-Двинской жел. дор. Городской Голова, Предсѣдатель Биржевого Комитета и два члена отъ купечества, заключалась въ изданіи обязательныхъ постановленій. Штаты портового управленія были опредѣлены въ 25,000 рублей. Единовременные расходы на приобрѣтеніе двухъ пароходовъ



и 4 гребныхъ лодокъ въ 20500 рублей. Ежегодные, также какъ и единовременные расходы должны были покрываться изъ доходовъ взимаемаго, согласно Высочайше утвержденнымъ 10 апрѣля 1867 г. и 1 февраля 1871 г. мѣній Государственнаго Совѣта (собраніе законовъ №№ 44,452 и 49,204) сбора съ ввозимыхъ и вывозимыхъ товаровъ.

Здѣсь слѣдуетъ указать на то, что положеніемъ объ административномъ управленіи торговымъ мореплаваніемъ и портовой полиціей отъ 7 мая, обязанности, принадлежащія въ торговыхъ портахъ учрежденіямъ министерствъ Путей Сообщенія, Финансовъ и Морскаго, по большей части имъ были оставлены, что новое портовое управленіе явилось органомъ министерства Внутреннихъ Дѣлъ, и Капитанъ надъ портомъ былъ подчиненъ мѣстному Губернатору, и что ему приходилось исполнять главнымъ образомъ полицейскія функціи.

Всѣдствие учрежденія портового управленія и надзоръ за цехомъ лоцмановъ, временно порученный Начальнику работъ въ портѣ, долженъ былъ въ 1893 г. перейти къ Капитану надъ портомъ. Рига получила однако своего перваго Капитана надъ портомъ лишь 7 марта 1894 г., такъ какъ оба первоначально назначенныя на эту должность лица, генераль-маіоръ Чалеевъ и Астраханскій капитанъ надъ портомъ Одинцовъ совсѣмъ не вступили въ должность.

13 марта и 14 апрѣля 1896 г. Рижскимъ особымъ Присутствіемъ по портовымъ дѣламъ были изданы первыя обязательныя постановленія. Изданныя 13 марта заключали правила для осмотра и содержанія паровыхъ судовъ и перевозочныхъ лодокъ, также какъ правила для устройства и содержанія пристаней въ районѣ Рижскаго портового управленія. Обязательныя постановленія отъ 14 апрѣля — правила объ охраненіи порядка, благоустройства и безопасности въ портѣ.

1 января 1898 г. при министерствѣ Финансовъ было образованъ особый Отдѣлъ торговаго мореплаванія, управляющимъ котораго былъ пазначенъ морской писатель, бывшій морской офицеръ и позднѣе Либавскій полиціймейстеръ Конкевичъ, а 19 января того-же года былъ образованъ Совѣтъ по дѣламъ Торговаго Мореплаванія, председателемъ котораго былъ сначала Министръ Финансовъ, а затѣмъ Его Императорское Высочество Великій Князь Александръ Михайловичъ. Задачи этого Совѣта должны были состоять въ выработкѣ проектовъ, законовъ для поощренія русскаго торговаго мореплаванія и въ обсужденіи вопросовъ и мѣръ, касающихся мореплаванія и разсматривавшихся Министерствомъ Финансовъ. Членами этого Совѣта состояли кромѣ представителей разныхъ министерствъ, также представители купечества городовъ Петербурга, Одессы, Риги, Ревеля, Либавы, Николаева, Ростова на Дону, Архангельска и Астрахани. На первомъ засѣданіи этого Совѣта, состоявшемся 5 февраля 1899 года уже разсматривался вопросъ о преобразованіи состоящаго

въ Министерствѣ Внутреннихъ Дѣлъ управленія приморскими торговыми портами, причемъ найдено желательнымъ передать это управленіе въ министерство Финансовъ. Рука объ руку съ этими мѣрами къ преобразованію прежняго административнаго управленія портами шли стремленія Правительства къ передачѣ портовыхъ сборовъ въ казну. 22 марта 1899 г. по распоряженію Министра Финансовъ образована была особая коммисія изъ представителей министерства Финансовъ, Путей Сообщенія и Внутреннихъ Дѣлъ, Государственного Контроля, Городскихъ Управленій и Биржевыхъ Комитетовъ для выработки проекта преобразованія существующихъ въ портахъ Балтійскаго моря корабельныхъ и портовыхъ сборовъ. Изъ матеріала подлежавшаго обсужденію въ этихъ засѣданіяхъ усматривается, что всѣ членъы болѣе или менѣе были согласны въ томъ, что существовавшее тогда портовое управленіе не удовлетворяло намѣченнымъ задачамъ. Въ остальномъ же мнѣнія часто расходились. Представители министерства Путей Сообщенія и Государственного Контроля были за сосредоточеніе всѣхъ работъ въ рукахъ перваго и за усиленіе правительственной власти, которая, въ особенности на окраинахъ, должна быть сильной, потому что какъ разъ тамъ выступаютъ притязанія на самостоятельность и независимость. Представители министерства Финансовъ хотѣли съ одной стороны охранять интересы казны, увеличить сборы, усилить контроль надъ ихъ расходоуаніемъ, но съ другой стороны оставить общественнымъ мѣстнымъ органамъ участіе въ хозяйственной сторонѣ управленія. Представители городовъ и Биржевыхъ Комитетовъ были, какъ само собой понятно, за дальнѣйшее сохраненіе хозяйственнаго самоуправленія.

1901 годъ имѣлъ рѣшающее значеніе для Рижскаго порта. Въ теченіи его совершился переходъ въ казну портовыхъ сборовъ, завѣдываніе которыми болѣе полустолѣтія принадлежало городскому общественному управленію и Биржевому Комитету. Ближайшія подробности о послѣдовавшемъ преобразованіи, объ ассигнованіи опредѣленныхъ суммъ Рижскому Биржевому Комитету на опредѣленныя цѣли, о способѣ расходоуанія и т. д. находятся въ Рижскомъ торговомъ архивѣ за 1902 г. стр. 1—45. Въ томъ же году были созданы новые органы портового управленія и совершился переходъ этого управленія изъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ въ министерство Финансовъ. Последнее министерство сдѣлалось на время настоящимъ хозяиномъ въ портѣ. Но черезъ это положеніе Министерства Путей Сообщенія и его органовъ, Начальниковъ работъ въ портѣ, сдѣлалось крайне затруднительнымъ. Естественное разрѣшеніе вопросъ этотъ нашелъ въ уже упомянутомъ въ началѣ этого отдѣла образованіи въ ноябрѣ мѣсяцѣ новаго государственнаго учрежденія, Главнаго Управленія Торговаго Мореплаванія и торговыхъ портовъ и въ вызванномъ тѣмъ переходѣ управленія торговыми портами

изъ министерства Путей Сообщенія въ новое учрежденіе. Естественнымъ послѣдствіемъ будетъ вѣроятно въ не далекомъ будущемъ переходъ управленія всѣми водными путями въ Россіи изъ министерства Путей Сообщенія въ новое министерство.

Въ интересахъ торговли и судоходства остается только пожелать, чтобы производившіяся до сихъ поръ въ Рижскомъ портѣ Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ работы были оставлены ему и въ будущемъ. Доказательствами того, что не имѣется основанія къ измѣненію прежняго порядка вещей, могутъ служить, что Министръ Финансовъ при внесеніи законопроекта о передачѣ портовыхъ сборовъ въ казну, заявилъ, что Рижскій Биржевой Комитетъ всегда съ успѣхомъ исполнялъ возложенныя на него задачи касательно благоустройства порта, что Министръ Внутреннихъ Дѣлъ въ своемъ заключеніи отъ 21 апрѣля 1901 г. по тому же вопросу указалъ на „выдающіеся“ успѣхи, достигнутые въ Ригѣ въ области портового благоустройства общественными учрежденіями и что въ совѣщаніи отъ 24 марта 1902 г. всѣ представители заинтересованныхъ въ хорошемъ состояніи Рижскаго порта правительственныхъ учреждений, а именно: Начальникъ Рижскаго порта, Начальникъ работъ въ портѣ, Управляющій таможеню, Начальникъ желѣзной дороги, Управляющій Контрольной палаты и представитель отъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ единогласно высказались за то, чтобы оставить Биржевому Комитету и впредь завѣдываніе подвѣдомственными до сихъ поръ Биржевому Комитету портовыми сооружениями и производство землечерпательныхъ работъ.

Слѣдующій хронологическій обзоръ показываетъ особенно ясно, съ какой все возрастающей быстротой совершался переходъ завѣдыванія портами и сосредоточенія всѣхъ относящихся до торговаго мореплаванія вопросовъ въ правительственныхъ учрежденіяхъ.

Въ 1876 году надзоръ за судоходствомъ принадлежитъ Рижскому магистрату. Послѣдній издаетъ касающіяся судоходства постановленія, наблюдаетъ за ихъ исполненіемъ, привлекаетъ виновныхъ къ отвѣтственности и ставитъ рѣшенія. Въ рукахъ его сосредоточена такимъ образомъ законодательная, административная, спеціально полицейская и судебская власть. Портовые сборы въ пользу казны, городского управленія и Биржевого Комитета взимаются органомъ, подчиненнымъ двумъ послѣднимъ учрежденіямъ. Израсходованіе не подчинено никакому контролю со стороны Государственного контроля. Землечерпательныя работы и часть портовыхъ сооружений выполняются Биржевымъ Комитетомъ самостоятельно. Исполненныя казной работы передаются въ дальнѣйшее завѣдываніе городскому управленію. Портовая полиція составляетъ городской общественный органъ, содержаніе котораго стоитъ городу 700 руб. Лоцмана состоятъ подъ надзоромъ Магистрата.



1877 г. надзоръ за цехами якорщиковъ и перевозчиковъ, назначеніе корабельныхъ офицеровъ переходитъ къ Городской Управѣ, также и право изданія обязательныхъ постановленій въ городскомъ портовомъ районѣ.

1888 г. обязанности упраздненнаго одновременно съ Магистратомъ органа его — рѣчной полиціи временно переданы городской полиціи.

1892 г. надзоръ за лоцманами временно порученъ Начальнику работъ въ Рижскомъ портѣ.

1893 г. законъ объ административномъ управленіи торговаго мореплаванія и о торговой полиціи въ морскихъ портахъ распространенъ на Рижскій портъ. Образовано новое правительственное портовое управленіе. Городъ теряетъ право изданія мѣстныхъ постановленій, лоцмана подчинены Капитану надъ портомъ. Осмотръ судовъ передается правительственнымъ техникамъ. Содержаніе новаго управленія стоитъ ежегодно 25,000 рублей каковой расходъ покрывается изъ находящихся въ распоряженіи Биржевого Комитета суммъ. Портовья управленія состоятъ въ вѣдѣніи министерства Внутреннихъ Дѣлъ.

1898 г. при министерствѣ Финансовъ образованъ особый Отдѣлъ Торговаго Мореплаванія и Совѣтъ по дѣламъ судоходства и портовъ.

1901 г. портовые сборы переходятъ въ казну и совершается преобразованіе портовыхъ управленій, которыя переходятъ въ министерство Финансовъ. Учреждается должность Начальника порта съ широкими правами и обязанностями.

1902 г. образовывается новое Государственное учрежденіе для торговаго мореплаванія и торговыхъ портовъ, Главноуправляющій котораго получаетъ права министра Финансовъ и министра Путей Сообщенія во всѣхъ вопросахъ, касающихся судоходства и портовъ.

## 2. Торговые и промысловые налоги.

Засѣданіе Особаго Присутствія по промысловому налогу состоялось 4 апрѣля 1902 года. Представитель Рижскаго Биржевого Комитета М. А. ф. Гейманъ къ сожалѣнію не могъ принять участія въ этомъ засѣданіи, такъ какъ приглашеніе получено имъ было лишь 3 апрѣля. Это обстоятельство побудило Биржевой Комитетъ обратиться въ канцелярію Товарища Министра Финансовъ, завѣдующаго дѣлами промышленности и торговли, съ просьбой содѣйствовать тому, чтобы приглашенія къ участію въ засѣданіяхъ, были посылаемы Биржевому Комитету, если возможно за 8 дней до дня засѣданія или, въ тѣхъ случаяхъ, когда это окажется невозможнымъ, чтобы Комитетъ извѣщался о томъ по телеграфу. Далѣе Биржевой Комитетъ просилъ въ интересѣ дѣла одновременно съ приглашеніями доставлять ему и печатныя докладныя записки, касательно предметовъ засѣданій.

15 мая Биржевой Комитетъ получилъ, при предложеніи Отдѣла торговли и съ ссылкой на просьбу Биржевого Комитета, записку о распредѣленіи раскладочнаго сбора между отдѣльными губерніями и областями государства на 1902 годъ.

Изъ этой записки было видно, что Лифляндская Казенная Палата ходатайствовала о принятіи общей суммы подлежащаго обложенію дохода разныхъ предпріятій въ 12,900,000 руб. противъ 13,600,000 руб. въ предъидущемъ году и сообразно съ этимъ объ уменьшеніи раскладочнаго сбора съ 255,000 рублей въ 1901 году до 242,000 рублей. Мотивами къ подобному предложенію Казенной Палаты были приведены слѣдующія обстоятельства: недостатокъ денегъ и вызванныя тѣмъ затрудненія для купеческаго кредита вызвали общее угнетенное состояніе во всѣхъ торговыхъ и промышленныхъ кругахъ губерніи. Затишье замѣчается въ особенности въ области крупной торговли и крупной промышленности, тяжелый кризисъ переживаетъ лѣсная торговля вслѣдствіе слабой покупной способности заграницей и исчезнувшей строительной лихорадки въ Ригѣ; въ не менѣе подавленномъ состояніи находится льняная торговля вслѣдствіе низкихъ цѣнъ и неурожая 1901 года.

Особое Присутствіе по промысловому налогу нашло съ своей стороны, что раскладочный сборъ падаетъ большею частью на сравнительно большія предпріятія, что подъ вліяніемъ неблагоприятныхъ условій торговля и промышленность страдаютъ во всѣхъ частяхъ государства, и что уже въ прошломъ году Особымъ Присутствіемъ по промысловому налогу ожидалось уменьшеніе дохода на 800,000 рублей, тогда какъ въ дѣйствительности сумма дохода увеличилась на 600,000 рублей. Въ виду же сравнительно высокой ставки налога (6,29 % въ Лифляндской губерніи противъ 5,71 % въ среднемъ въ имперіи) вышеназванное Присутствіе нашло возможнымъ уменьшить приходящуюся къ распредѣленію на Лифляндскую губернію сумму на 5,000 рублей и установить ее такимъ образомъ въ 2,500 рублей.

## II. Портовые и судоходныя дѣла.

### 3. Портовые сооруженія.

#### а. Морскія дамбы.

Такъ какъ въ теченіи зимы 1901/2 года сильныхъ бурь не было, то и поврежденія морскихъ дамбъ не были такъ велики, какъ въ послѣдніе года.

Поправка мостовой на Магнусгольмской дамбѣ была произведена на многихъ небольшихъ протяженіяхъ. Трещины въ каменной стѣнѣ были исправлены и изготовлены 6 каменныхъ блоковъ у малаго маяка.

Какъ только устье рѣки замерзнетъ, имѣется возможность защитить конецъ дамбы до самого верха расположенными со стороны моря блоками.

На первой части западнаго мола дополнена каменная насыпка на рѣчной сторонѣ. Разсѣлины на поверхности дамбы залиты цементомъ и 100 квадр. сажень мостовой замѣнено каменной кладкой. На второй части западнаго мола, т. е. въ свайной дамбѣ исправлены трещины. Нанесенныя массы песку удалены съ поверхности дамбы и свалены у приморской стороны первой части, дабы и здѣсь получить со временемъ защиту отъ напора волнъ.

Дамба Ветцаке не потребовала въ этомъ году никакого ремонта.

Поврежденная каменная облицовка Фортъ-Кометской дамбы была разобрана на протяженіи 35 сажень, послѣ чего камни снова вложены и заштукатурены цементной штукатуркой.

Находящійся близъ большого маяка сарай для матеріаловъ и рабочихъ исправленъ.

Расходы по ремонту и содержанію морскихъ дамбъ составили 9,775 рублей 92 коп.

## 6. Работы по регулированію рѣки Двины.

### *аа. Новыя сооруженія.*

1) Принадлежащая Министерству Путей Сообщенія землечерпательница „Перновъ“ работала въ Больдерааской гавани, въ р. Аа, въ устьѣ р. Аа и въ Красной Двинѣ.

2) Принадлежащая тому же Министерству землечерпательница „А. ф. Бетихеръ“ помогала въ дноуглубительныхъ работахъ Биржевого Комитета на барѣ и на западной мели у Магнусольма.

3) Устроенное на южномъ концѣ Больдерааской дамбы мѣсто для построекъ портового управленія продолжало обдѣлываться. Производились насыпныя и планировочныя работы, а также постройка здашій, и названный участокъ былъ со стороны суши, огражденъ заборомъ.

4) Произведенныя между 1 и 2 также какъ между 7 и 8 Волерсгофскими перемычками владѣльцемъ прилегающаго берега песчаная насыпи были дополнены и защищены отъ напора волнъ замощеніемъ. Часть потребнаго для насыпей гранта была доставлена Биржевымъ Комитетомъ.

5) 4 апрѣля фирма Мельцеръ и Ко. обратилась въ Биржевой Комитетъ съ слѣдующимъ прошеніемъ:

„На Кипенгольмѣ, между мельницей Цельма и участкомъ Лодера мы владѣемъ нѣсколькими земельными участками, которые доходятъ до берега и съ которыхъ мы нагружаемъ наши гипсовыя камни въ теченіи судоходнаго сезона, на суда. Глубина воды у этого берега уменьшается



послѣ каждаго ледохода, въ настоящемъ же году фарватеръ тамъ особенно занесенъ пескомъ, такъ что даже при незначительно болѣе глубокой осадкѣ суда лишены возможности причаливать къ берегу. При нашей значительной отпускной торговлѣ гипсовыми камнями и соединеннаго съ тѣмъ поощренія каботажнаго судоходства — такъ какъ мы нагружаемъ ежегодно 50—70 судовъ — упомянутые песчаные заносы особенно ощутительны и вредятъ не однимъ только нашимъ интересамъ.

Вслѣдствіе этого мы просимъ Биржевой Комитетъ не отказать распорядиться, чтобы въ Двинѣ была по возможности вычерпана земля у берега передъ нашимъ участкомъ.“

Въ виду того, что успѣхъ землечерпательныхъ работъ являлся сомнительнымъ вслѣдствіе теченія проходящаго черезъ отверстіе въ верхнемъ концѣ дамбы FG, то портовому инженеру было поручено войти въ сношеніе съ г. Мельцеръ относительно закрытія отверстія. 23 апрѣля инженеръ Пабстъ доложилъ что лодочники, подвозящіе камень къ участку г. Мельцера, убѣдительно просятъ не закрывать прохода совсѣмъ, потому что въ такомъ случаѣ лодки принуждены будутъ избрать путь вокругъ длинной дамбы FG и поворачиваніе лодокъ у нижняго конца дамбы при неспокойной погодѣ было бы соединено съ большими опасностями. Противъ частичнаго закрытія, при которомъ въ проходѣ останется глубина воды по крайней мѣрѣ въ 4 фута, они ничего не имѣли. Но противъ него возстала фирма Цельмъ и Бемъ, такъ какъ ежегодно нѣсколько судовъ съ глубокой посадкой проходятъ черезъ отверстіе къ ихъ гипсовой мельницѣ. Если же весь портъ позади дамбы FG до фабрики Цельмъ и Бемъ будетъ доведенъ до большей глубины, такъ что малыя морскія суда будутъ въ состояніи проходить позади дамбы FG до верхняго ея конца, тогда и интересы владѣльцевъ фабрики едва-ли пострадаютъ отъ частичнаго закрытія прохода.

30 іюля за № 948 Биржевой Комитетъ обратился съ слѣдующимъ отношеніемъ къ Начальнику работъ въ портѣ:

„При сооруженіи дамбы „FG“ въ верхнемъ концѣ ея въ интересахъ сообщенія въ порту оставлено было глубокое отверстіе, чрезъ которое могли проходить плоты, лодки и небольшія рѣчныя и морскія суда. Въ послѣдствіе же оказалось, что проходящее чрезъ это отверстіе теченіе весеннихъ водъ настолько сильно, что вымываетъ грунтъ и повреждаетъ лежація напротивъ отверстія береговья укрѣпленія Кипенгольма, которыя неоднократно обрушались, отъ вымытаго же грунта обмелѣла рѣка у Кипенгольма, такъ что потребовались болѣе обширныя землечерпательныя работы.

Такъ какъ чрезъ продолженіе землечерпательныхъ работъ на протяженіи около 70 сажень судамъ съ болѣе глубокою осадкою можетъ быть открытъ доступъ къ берегу Кипенгольма до верхняго конца

дамбы „FG“, а отверстіе въ 6 футовъ глубины вполне достаточно для прохода остальныхъ судовъ, то Рижскій Биржевой Комитетъ имѣетъ честь покорнѣйше просить Ваше Превосходительство, не отказать въ завѣщающемъ распоряженіи о закрытіи помянутаго отверстія до глубины въ 6 футовъ. Въ такомъ случаѣ берега Кипенгольма при стокаѣ весеннихъ водъ не подвергались-бы опасенію обрушиться, а земле-черпательныя работы могли бы быть производимы съ лучшимъ успѣхомъ до завода Цельма и Бема, расположеннаго на Кипенгольмѣ у верхняго конца дамбы „FG.“—

Вслѣдствіе этого отверстіе въ дамбѣ осенью было задѣлано по распоряженію Начальника работъ въ портѣ на столько, что черезъ него могутъ теперь проходить лишь плоскодонныя суда.

#### *бб. Ремонтныя работы.*

##### *1) Укрѣпленіе береговъ у Ринуша.*

Для этого укрѣпленія берега потребовались болѣе значительныя работы, такъ какъ нижняя низкая часть нуждалась въ полномъ перемощеніи, а также лежація подъ водой части были въ нѣкоторыхъ мѣстахъ повреждены. Державшійся высокій уровень воды очень затруднялъ работы, которыя удалось все-таки окончить до октября мѣсяца.

На ремонтъ употреблены Биржевымъ Комитетомъ изъ разрѣшенныхъ ему на то средствъ 4385 руб. 35 коп.

2) Часть сооруженій для регулированія р. Двины была исправлена Управленіемъ работъ въ портѣ. Высокій уровень воды прошлымъ лѣтомъ затруднялъ производство работъ на низкихъ фашиновыхъ дамбахъ.

3) Изъ принятыхъ городскимъ управленіемъ сооруженій для регулированія р. Двины дамба CDE потребовала и въ этомъ году не малыхъ ремонтныхъ работъ.

#### *вв. Передача готовыхъ сооруженій Городскому Управленію.*

Согласно постановленію Особаго Совѣщанія отъ 25 марта 1902 г. содержавшіяся до сихъ поръ Биржевымъ Комитетомъ укрѣпленія береговъ въ Верхнемъ Подера и Ринушѣ, также какъ и пересѣченіе у Вецакѣ должны были быть переданы Министерству Путей Сообщенія. Также долженъ былъ быть переданъ обратно Министерству Путей Сообщенія рядъ береговыхъ регулировочныхъ сооруженій, которыя городское управленіе получило для содержанія. Какихъ либо распоряженій до конца года однако не послѣдовало.

#### *в. Проекты улучшенія устья р. Двины.*

И въ этомъ году глубина воды на песчаныхъ меляхъ впереди и около устья Двины была измѣрена управленіемъ работъ въ портѣ.

Относительно вопроса о томъ, необходимо-ли уже теперь удлинёніе морскихъ молвъ, портовой инженеръ представилъ 16 сентября за № 79 слѣдующее заключеніе:

„Когда въ 1880 году мнѣ предстояла задача выработать проектъ для западнаго мола, я долженъ былъ считаться съ тѣмъ фактомъ, что песчанья мели передъ устьемъ Двины постоянно подвигаются впередъ и подумать о томъ, какимъ образомъ сдѣлать возможнымъ въ будущемъ удлинёніе морскихъ дамбъ. Западному молу было дано поэтому такое направленіе, что удлинёніе его можетъ быть произведено безъ затрудненій. При постройкѣ же Магнусгольмской дамбы не было принято въ расчетъ возможное въ будущемъ удлинёніе; ей придано было вблизи верхней оконечности сильное искривленіе, которое не можетъ быть продолжено, если не измѣнить при этомъ неблагоприятнымъ образомъ и направленіе бара. Это неудобство, которое устранить болѣе нельзя было, побудило меня въ 1882 году просить тайнаго сов. Г. Гагена — бывшаго въ то время первымъ авторитетомъ по вопросамъ о морскихъ дамбахъ — высказаться по поводу позднѣйшаго удлинёнія морскихъ дамбъ. Гагенъ высказался въ томъ смыслѣ, что отъ одного лишь удлинёнія западнаго мола нельзя ожидать той пользы, которую доставятъ двѣ одинаково длинныя дамбы, сжимающія теченіе. Магнусгольмскую дамбу нельзя вести дальше при ея теперешнемъ искривленіи а предложеніе дать ей искривленіе въ противоположномъ направленіи — каковое предложеніе сдѣлано по отношенію Свинемюндскаго мола — онъ считаетъ трудно исполнимымъ и очень опаснымъ. Онъ поэтому не только совѣтуетъ построить западный молъ, но и перевести помощью выправительныхъ сооружений глубинѣй фарзатеръ выше устья съ лѣваго къ правому берегу теченія, для того чтобы теченіе шло вдоль Магнусгольма, а также поддержать результаты сдѣланнаго исправленія береговой линіи работой сильной морской землечерпательницы.

На основаніи этого заключенія и построено длинное параллельное сооруженіе на Магнусгольмѣ, по до сихъ поръ еще не удалось удалить большія песчанья мели изъ правой части рѣчного русла, и придется еще вычерпать нѣсколько сотъ тысячъ кубич. сажень земли, прежде чѣмъ теченіе сосредоточится на Магнусгольмской сторонѣ. Приобрѣтенная Биржевымъ Комитетомъ морская землечерпательница „Двина“ значительно содѣйствовала осуществленію соединенныхъ съ постройкой морского мола надеждъ. Желаемая глубина въ 20 футовъ на барѣ была достигнута уже въ 1884 году.

Лѣтъ 10 послѣ окончанія западнаго мола постоянное удлинёніе бара обратило вниманіе инженера Нагеля на состояніе фарватера передъ устьемъ Двины. Нагель представилъ Министерству Путей Сообщенія проектъ волнорѣза, по которому между двумя лежащими въ морѣ по обѣ стороны бара дамбами, стоимость которыхъ опредѣлена



была по смѣтѣ въ суммѣ не менѣе 7,6 миллионѣвъ рублей, должна была быть вычерпана земля на глубину 24 футовъ. Этотъ проектъ былъ отвергнутъ въ ноябрѣ 1895 году Инженернымъ Совѣтомъ въ Петербургѣ. Послѣдній рѣшилъ удлинить западный молъ на 800 сажень легкимъ изгибомъ и приобрести для углубленія бара вторую самоотвозную землечерпательницу. Проектъ для удлиненія западнаго мола былъ разработанъ въ слѣдующемъ году и опредѣленъ по смѣтѣ приблизительно въ 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> миллиона рублей. Эта значительная сумма побудила Министерство на первыхъ порахъ лишь приобрести вторую морскую землечерпательницу и обождать, какой успѣхъ будетъ имѣть совмѣстная работа этой землечерпательницы съ землечерпательницей Биржевого Комитета относительно глубины бара.

Землечерпательница „Александръ фонъ Беттихеръ“ прибыла въ Ригу осенью 1898 года. Результаты дноуглубительныхъ работъ на барѣ были съ тѣхъ поръ весьма удовлетворительны. Въ 1899 году одна сторона его была доведена приблизительно до глубины 24 футовъ, въ слѣдующемъ году обѣ стороны доведенны до названной глубины, послѣ чего въ этомъ году начато было углубленіе воды до 26 футовъ. Эти работы и приобретение за это время третьей морской землечерпательницы побудили, какъ мнѣ сообщено было Начальникомъ работъ въ портѣ, Министерство отказаться пока отъ проекта удлиненія западнаго мола.

Въ виду того, что послѣ сильныхъ обмелѣній бара весной 1900 года по возможности были приняты мѣры къ удаленію землечерпательницами большихъ, лежащихъ у Магнусгольма мелей, отъ каковой работы Гагенъ ожидалъ такихъ большихъ результатовъ, то пока не имѣется настоящей необходимости предпринять уже теперь проектировавшееся удлиненіе западнаго мола. Въ продолженіе послѣднихъ 20 лѣтъ баръ правда сталъ длинѣе на 300 сажень, но за то теперь въ распоряженіи Комитета находятся 3 большія землечерпательницы для поддержанія нужной глубины.“

#### г. Устройство Андреевскаго полуострова.

9 октября членъ городской управы Якшъ просилъ Биржевой Комитетъ принять участіе въ работахъ Комисіи рижскаго городского управленія занимающейся вопросомъ объ использованіи Андреевскаго полуострова. Въ засѣданіи 14 октября, въ которомъ принимали участіе консулъ Фенгеръ, г. Дрисгаузъ, консулъ Ланге, правитель дѣлъ Н. Э. ф. Крамеръ и портовой инженеръ Пабстъ, подробно обсуждался проектъ главнаго городского инженера ф. Рененкамфа. Для возможно основательнаго и всесторонняго разсмотрѣнія необходимыхъ вопросовъ, которые слѣдуетъ принять во вниманіе при устройствѣ Андреевскаго полуострова, представители Биржевого Комитета выпро-

сили себѣ копію плана и Биржевой Комитетъ разсмотрѣлъ его въ особомъ засѣданіи, въ которое были приглашены представители различныхъ отраслей промышленности. Основаніемъ обсужденій служилъ слѣдующій докладъ портового инженера:

Городской главный инженеръ включилъ въ свой проектъ застройки Андреевскаго полуострова пространство для нѣкоторыхъ рельсовыхъ путей; но онъ не могъ составить проекта для рельсового устройства, потому что ему были неизвѣстны присоединеніе рельсовъ къ проектированному вдоль Екатерининской дамбы рельсовому пути и назначеніе отдѣльныхъ строительныхъ участковъ. Какъ только будутъ установлены величина и назначеніе участковъ, желѣзнодорожное управленіе обѣщало ему составить планъ рельсового пути, при которомъ потребуются нѣкоторыя вѣроятно незначительныя измѣненія плана застройки.

Предположивъ, что склады каменнаго угля, желѣзнодорожные вѣсы и деревянный сельдяной сарай перенесены будутъ согласно проекту городского главнаго инженера и рельсовый путь на верхнемъ концѣ Андреевскаго полуострова по возможности приближенъ къ берегу, на строительныхъ участкахъ близъ Двины можно построить:

а. выше теперешняго элеватора, еще элеваторъ вмѣстимостью приблизительно въ 750,000 пудовъ.

Слѣдуетъ однако замѣтить, что въ изгибѣ постройка длиннаго элеватора, также какъ подвозъ къ нему по рельсамъ представляютъ значительныя затрудненія.

б. ниже теперешняго элеватора, еще элеваторъ съ вмѣщающимъ приблизительно 750,000 пуд. пространствомъ, помѣщенномъ надъ коллекторомъ. Между 3 элеваторами остаются свободными 2 сравнительно длинныхъ мѣста, въ виду необходимой длины рельсовъ, изъ которыхъ на каждой сторонѣ предполагается по 4.

Передъ 3 зданіями могутъ одновременно стоять 5 пароходовъ, каждый длиною въ 40 сажень. На каждой сторонѣ каждаго элеватора имѣется мѣсто для 12 вагоновъ, которые можно разгрузить въ 3 часа.

Теперешній элеваторъ можетъ вмѣстить 500,000 пуд. хлѣба и можетъ принять въ 10 часовъ 60,000 пудовъ. Всѣ 3 элеватора вмѣщаютъ 2 милліона пудовъ и могутъ при одинаковой производительности принять въ такой же промежутокъ времени 180,000 пудовъ или 240 вагоновъ.

За послѣдніе 5 лѣтъ изъ Риги вывозилось ежегодно около 10 милл. пуд. хлѣба; наибольшее количество составило въ 1897 г., около 13 милліоновъ. При вмѣстимости 3 элеваторовъ въ 2 милл. пуд. и предполагая, что весь вывозимый хлѣбъ пойдетъ черезъ элеваторы, оборотъ увеличится въ 5—6 $\frac{1}{2}$  разъ.

в. ниже холодильника на участкѣ въ среднемъ размѣрѣ 40 саж. въ длину и 16 саж. въ ширину еще большой амбаръ для товаровъ,

Передъ обоими зданіями на береговомъ пространствѣ длиною около 120 сажень могутъ помѣститься одновременно 3 парохода длиною въ 40 саж. На рѣчной и на береговой сторонѣ предположено на каждой по 2 рельсовыхъ пути. Такъ какъ передача масла изъ холодильника на судно по рельсамъ производится безъ помощи крана, то рельсовые пути съ рѣчной стороны будутъ мѣшать. Передъ холодильникомъ на береговой сторонѣ длиною въ 55 саж. могутъ помѣститься 14 вагоновъ. По обстройкѣ берега тамъ выиграется мѣсто также для 14 вагоновъ. Новое амбарное зданіе представляетъ мѣсто лишь для 14 вагоновъ по обѣимъ сторонамъ.

г. у нижняго конца Андреевскаго полуострова высокій амбаръ для выжимокъ, сѣмянъ и пр. При площади въ 400 квадр. саж., подвальномъ помѣщеніи, нижнемъ этажѣ и 3 чердакахъ получается складочная площадь приблизительно въ 2000 квадр. сажень.

По обѣимъ сторонамъ амбара имѣется мѣсто для одного судна. 2 рельсовыхъ пути проложены на обѣихъ сторонахъ и представляютъ одновременно мѣсто для 16 приблизительно вагоновъ. Для ранжировочной службы представлялось бы однако лучшимъ расширить узкую дамбу у сѣвернаго конца Андреевскаго полуострова по направленію къ желѣзнодорожной гавани, и по ней продолжить рельсы.

Въ 1897—1901 гг. было вывезено	
среднимъ числомъ въ годъ . . . .	2,900,151 пуд. выжимокъ
	и 2,574,306 „ льняного сѣмени
	<hr/> 5,474,457 пуд.

Наибольшее количество было вывезено въ 1897 г. и составило 6,925,578 пудовъ. Если считать половину этого количества отпускнымъ



товаромъ, то остается 2,7 до 3,4 миллионъ пудовъ въ складѣ. На каждой 1 квадр. сажени площади можно сложить 700 пуд. выжимокъ и льняного сѣмени.

На проектированныхъ во второмъ ряду у Двины строительныхъ участкахъ можно построить 6 амбаровъ длиною въ 30 сажень и шириною въ 11 саж. Послѣдніе занимаютъ площадь въ 1980 квадр. сажень. Если предположить наличность одного помѣщенія въ нижнемъ этажѣ и двухъ чердачныхъ, то имѣется площадь приблизительно въ 6000 квадр. саж. для склада товаровъ. Считая, что товаръ можетъ быть сложенъ на высоту 10 футовъ, получаешь складочное помѣщеніе приблизительно въ 3 милл. куб. фут. Три рельсовыхъ пути лежатъ на одной сторонѣ, тогда какъ на другой предполагено провести проѣзжую дорогу. Передъ каждымъ амбаромъ имѣется мѣсто для 7 вагоновъ. Когда расположенная передъ амбарами 1 ряда береговая полоса занята судами, то для нагрузки товаровъ изъ амбаровъ 2 ряда остается у Двины только верхній конецъ Андреевскаго полуострова, гдѣ на протяженіи 120 саж. могутъ помѣститься 3 судна. Временами можно также пользоваться берегомъ впереди сельдянаго буяна. Если этого мало, то казалось бы цѣлесообразнымъ построить и на этомъ участкѣ 80 саженную дамбу у нижняго конца Андреевскаго полуострова, гдѣ можетъ быть выгадано мѣсто для 2 кораблей съ каждой стороны.

Вывезено было въ теченіи 5 лѣтъ съ 1897 по 1901 г. среднимъ числомъ 5,102,074 пуд. льна и пеньки въ годъ; наибольшее количество 7,392,739 пуд. въ 1898 г.  $\frac{1}{4}$  этого количества не предназначается для вывоза, то есть отъ 1,3 до 1,8 миллион. пуд. должно оставаться въ складѣ. Если считать 90 пуд. на квадр. саж. площади, то 6 амбаровъ могутъ вмѣстить 540,000 пуд.

У экспортной гавани можно построить два амбара длиною въ 75 саж. и шириною въ 12 саж., представляющихъ площадь для склада товаровъ въ 2700 квадр. саж. Передъ ними могутъ помѣститься 4 парохода длиною въ 40 саж. По обѣимъ сторонамъ расположены два рельсовыхъ пути, которые со стороны воды вдѣланы въ мостовую. Электрическіе краны должны имѣть возможность поднимать товары изъ сараевъ поверхъ вагоновъ на суда. Можетъ быть окажется нужнымъ проложить третій рельсовый путь на материковой сторонѣ. Изъ каждого сарая могутъ разгружаться одновременно приблизительно 40 вагоновъ.

Для вывоза было принято на верху:

яиць . . . . .	1,757,255 пуд.
масла . . . . .	570,585 „
выжимокъ, льняного сѣмени и пр. . . . .	2,737,228 „
льна и пеньки . . . . .	3,826,555 „
	<u>8,891,623 пуда.</u>

Если не считать отъ 300,000 до 350,000 пуд. льняного, конопляного и минеральнаго масла, то за 1897—1901 года вывезены были еще и другіе товары, какъ то мѣха, кожи, пряжи и пр. среднимъ числомъ 744,518 пуд. въ годъ, изъ которыхъ одну часть нужно также причислить къ отпускнымъ товарамъ.

На каждую квадр. саж. складочной площади въ сараѣ можно будетъ считать среднимъ числомъ 115 пудовъ.

Мѣры: 1 саж. = 7 фут. 1 квадр. саж. = 49 квадр. фут.

1 куб. саж. = 343 куб. фут.

длина 1 вагона = 28 футовъ.

Послѣ долгихъ обсужденій собраніе остановилось на слѣдующемъ рѣшеніи:

„Купечество высказывается въ принципѣ за использованіе Андреевскаго полуострова на основаніяхъ, изложенныхъ въ проектѣ главнаго городского инженера ф. Рененкамфа, не предрѣшая впрочемъ пока типа имѣющихъ быть построенными амбаровъ, при чемъ однако уже теперь слѣдуетъ указать на то, что рельсовыхъ путей между сараями и берегомъ совершенно быть не должно, а между амбарами и берегомъ число ихъ слѣдуетъ по возможности сократить. Серьезныя опасенія однако вызываетъ вопросъ, будетъ-ли желѣзная дорога въ состояніи обслуживать предполагаемыя устройства. Прося поэтому городское управленіе приступить къ необходимому устройству территории, купечество считаетъ нужнымъ указать на то, что по его мнѣнію засыпка Андреевской гавани является необходимымъ условіемъ, чтобы сдѣлать возможнымъ раціональное обслуживаніе устройствъ со стороны желѣзной дороги и съ тѣмъ вмѣстѣ извлеченіе наибольшей выгоды изъ Андреевскаго полуострова, а также для проведенія необходимыхъ улицъ.“

Въ то время какъ Биржевой Комитетъ обсуждалъ вмѣстѣ съ городскимъ управленіемъ планъ застройки Андреевскаго полуострова, онъ обратился 4 ноября за № 1443 къ Начальнику работъ въ портѣ съ слѣдующимъ отношеніемъ:

„Въ теченіи послѣдняго времени ведены были Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ переговоры съ Рижскимъ городскимъ управленіемъ касательно постройки складовъ и зернохранилищъ на Андреевскомъ полуостровѣ и какъ надо полагать состоится соглашеніе относительно плана застройки сего полуострова товарными складами. Предварительнымъ условіемъ осуществленія сего проекта является однако укрѣпленіе сѣверной части Андреевскаго полуострова какъ со стороны желѣзнодорожной гавани такъ и со стороны рѣки Двины. Владѣлецъ территории городъ Рига не намѣренъ однако, на сколько это извѣстно Биржевому Комитету, приступить къ постройкѣ набережной, такъ какъ онъ лишился предназначенныхъ для этой цѣли средствъ, т. е. иортовыхъ сборовъ. При такихъ условіяхъ Рижскій

Биржевой Комитетъ позволяетъ себѣ обратиться къ Вашему Превосходительству съ покорнѣйшею просьбою не признаете ли возможнымъ содѣйствовать тому, чтобы необходимая постройка набережной на сѣверной сторонѣ Андреевскаго полуострова была произведена на средства Министерства Путей Сообщенія еще весною будущаго года.“

(см. приложен. планъ.)

#### д. Устройство Заячьяго полуострова.

13 сентября за № 77 портовымъ инженеромъ была представлена Биржевому Комитету слѣдующая записка :

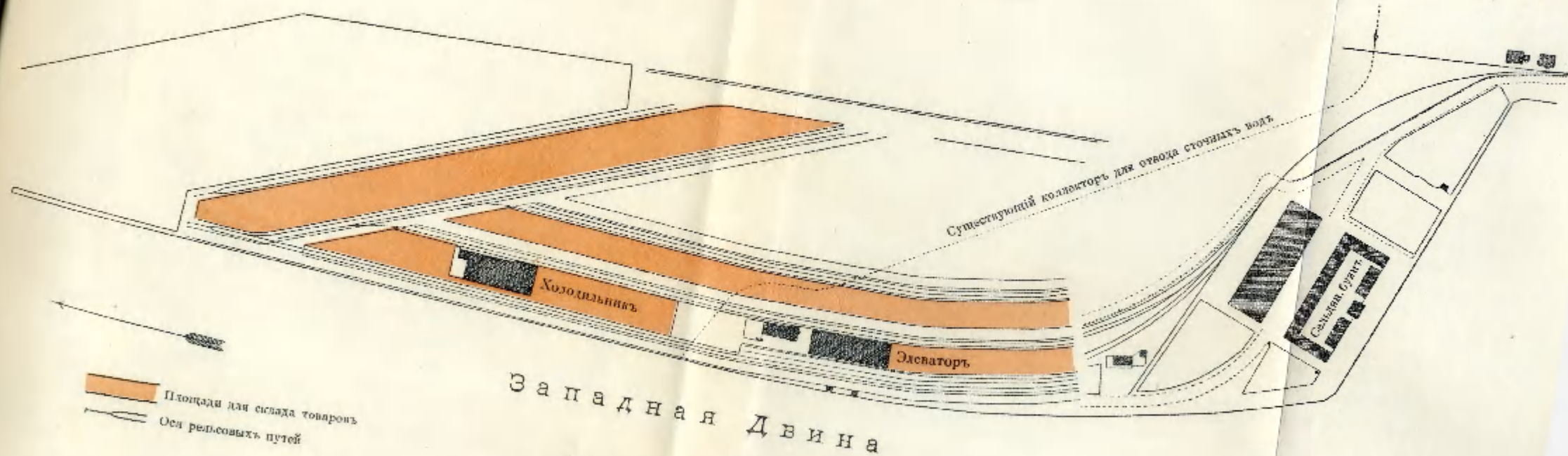
„Каковы бы ни были условія ледохода и половодья за послѣднее десятилѣтїе, всегда противъ берега у города образовались въ фарватерѣ обмелѣнія, тянувшіяся до Андреевскаго полуострова. На этомъ пространствѣ длиною около двухъ верстѣ, имѣющихъ чрезвычайно важное значеніе для движенія судовъ въ Рижскомъ портѣ пришлось въ теченіе послѣднихъ 5 лѣтъ удалять ежегодно среднимъ числомъ около 22,000 куб. саж. земли, слѣдовательно болѣе  $\frac{1}{5}$  всего вычерпаннаго впродолженіи года количества, при чемъ оказывалось возможнымъ лишь къ концу іюня возстановить требуемую глубину. Не смотря на то, что за послѣдніе года большая часть фарватера передъ городской набережной углублена приблизительно до 24 футовъ, высота песчаныхъ наносовъ однако не уменьшается и въ нынѣшнемъ году ниже понтоннаго моста были мѣста съ глубиною не болѣе  $14\frac{1}{2}$  фут., ближе къ англиканской церкви глубина эта увеличивалась до 16 фут. Подобныя условія фарватера вдоль важнѣйшей части Рижской портовой набережной въ теченіе апрѣля, мая и іюня мѣсяцевъ, когда судоходство бываетъ обыкновенно очень оживленно, должны быть признаны большимъ неустройствомъ, требующимъ безусловно устраненія.

Хотя берегъ Двины отъ желѣзнодорожнаго моста до Андреевскаго полуострова образуетъ широкую полукруглую линію, не благоприятствующую углубляющему дѣйствию теченія, но съ другой стороны ни въ серединѣ рѣчного русла, ни вдоль противоположнаго берега не тянется глубокаго желоба, что указываетъ на то, что большія песчанья мели слѣдуетъ приписать не одной только неблагоприятной, но не могущей быть измѣненной формѣ праваго берега Двины. Причины образованія ихъ слѣдуетъ искать и въ другихъ условіяхъ, могущихъ быть измѣненными въ цѣляхъ улучшенія порта.

Выше желѣзнодорожнаго моста Двина имѣетъ близъ Московскаго форштадта до Свирсенгольма глубину приблизительно въ 20 фут., но только въ правой части рѣки, между тѣмъ какъ у Заячьяго острова находятся песчанья мели. Отъ Свирсенгольма вверхъ по теченію русло главнаго рукава наполнено плоскими песчаными мелями, которыя тянутся до Кенгератге, откуда до острова Далень



# Андреевскій полуостровъ



русло рѣки снова становится глубокимъ. Когда весной быстрота теченія увеличивается на столько, что песокъ на меляхъ приходитъ въ движеніе, то послѣдшій сносится внизъ по теченію и осѣдаетъ у города противъ берега, гдѣ теченіе менѣе значительно. Осажденія начинаются вверху и идутъ, смотря потому продолжается ли теченіе болѣе долгое или короткое время, болѣе или менѣе далеко внизъ по рѣкѣ. Чтобъ предупредить спускъ песчаныхъ массъ въ нижнія части порта, слѣдовало бы ихъ па сколько можно удалить изъ главнаго рукава. Требующіяся для этого землечерпательныя работы значительны, такъ какъ мелкое пространство имѣетъ длину около 3 верстъ и въ нѣкоторые года глубина воды на меляхъ такъ невелика, что даже маленькіе буксирные пароходы садятся на мель. Если же на этомъ пространствѣ будутъ созданы болѣе постоянныя условія, то можно ожидать, что обмелѣнія у города уменьшатся, такъ какъ русло Двины выше Кенгератге заключаетъ въ себѣ мало песку и начинаетъ принимать каменный характеръ.

Углубленіе русла рѣки выше города можетъ благопріятно повліять и на ледоходъ. Ледяныя массы, вступая теперь при подъемѣ воды въ область Двины ниже Датена, нагромождаются па мели и загораживаютъ главное русло. Вода позади ледяныхъ запрудъ направляетъ свой путь черезъ боковые рукава и часто приходилось видѣть, что въ продолженіи многихъ дней вода стекала съ большой быстротой черезъ узкій рукавъ между Заячьимъ островомъ и Митавскимъ форштадтомъ, тогда какъ главный рукавъ оставался запертымъ. Когда послѣдній при поднятіи воды становился свободнымъ, ледяныя массы оставались еще часто много дней на плоскихъ меляхъ около Заячьяго острова. Эти ледяныя запруды имѣютъ своимъ послѣдствіемъ большія неправильности въ теченіи, черезъ что въ одномъ мѣстѣ образуются глубокіе желоба, въ другомъ обширныя песчаныя мели. Когда же русло рѣки получить благодаря землечерпательнымъ работамъ правильную глубину, то ледъ будетъ находить менѣе мѣстъ гдѣ онъ могъ бы останавливаться и меньше будетъ образовываться ледяныхъ запрудъ.

Въ тоже время представится возможнымъ взломать ледяной покровъ еще до ледохода глубокосящими ледоколами, каковой работою опасность отъ ледохода ниже города какъ извѣстно значительно уменьшена.

У нижней оконечности острова въ несущей песокъ рѣкѣ легко отлагаются песчаные наносы, которые относятся то въ одну, то въ другую сторону, когда теченіе не регулируется сооружениями. Подобныя условія существуютъ у нижняго конца Заячьяго острова, гдѣ почти каждое лѣто песчаныя мели представляютъ новую картину. Нѣсколько лѣтъ тому назадъ мели протянулись до понтоннаго моста, такъ что понтоны при низкомъ уровнѣ воды засѣли на днѣ, затѣмъ

мели расширились въ нижней части бокового рукава и послужили въ 1898 г. причиной образованія ледяной запруды, которая отклоненіемъ теченія повела къ провалу части дамбы АВ. Позднѣе мели были передвинуты сильнымъ теченіемъ шедшимъ изъ бокового рукава въ главный рукавъ, такъ что сообщеніе между нижней частью Заячьяго острова и желѣзнодорожнымъ мостомъ прекратилось.

Правильной отстройкою нижняго конца Заячьяго острова можетъ не только быть урегулировано теченіе, но и русло рѣки можетъ быть еще болѣе сѣужено, какъ это ужъ сдѣлано у Андреевскаго полуострова съ большой пользой для поддержанія глубины воды въ фарватерѣ. Новый участокъ земли, который получится при отстройкѣ, можетъ быть съ выгодною употребленъ какъ складочное мѣсто.

У послѣдняго могутъ быть устроены стоянки для лодокъ съ камнемъ и каботажныхъ судовъ, которыя теперь часто набираются выше Карловскаго шлюза въ опасномъ числѣ. При разработкѣ проекта окажется, слѣдуетъ ли продолжать отстройку еще немного ниже понтоннаго моста въ видѣ дамбы, которая могла бы быть употребляема для выгрузки и нагрузки морскихъ судовъ, напр. пароходовъ съ углемъ.

При поднятіи вопроса о томъ, что можетъ быть сдѣлано для улучшенія фарватера у города слѣдуетъ имѣть въ виду урегулированіе рѣчного русла выше города землечерпательными работами и отстройку нижней оконечности Заячьяго острова.

Вслѣдствіе этого Рижскій Биржевой Комитетъ счелъ нужнымъ просить Начальника работъ въ портѣ отношеніемъ отъ 24 сентября за № 1253 разсмотрѣть означенную записку и войти въ обсужденіе вопроса, на сколько устройство нижней части Заячьяго острова и сѣуженіе русла рѣки могло бы улучшить фарватеръ р. Двины. Въ то же время Биржевой Комитетъ выразилъ надежду, что необходимость производства дноуглубительныхъ работъ выше города будетъ признана уже теперь, дабы можно было приступить къ нимъ въ теченіе будущаго года.

Биржевой Комитетъ просилъ также и Рижскаго Городскаго Голову обсудить записку портового инженера и въ случаѣ признанія Городскимъ Управленіемъ цѣлесообразности устройства нижней части Заячьяго полуострова поддержать въ этомъ смыслѣ ходатайство Биржевого Комитета передъ Начальникомъ работъ въ портѣ. При этомъ Биржевой Комитетъ указывалъ еще на то, что исполненіемъ предложенныхъ землечерпательныхъ работъ можетъ быть дана возможность производить глубоко сидящими ледоколами и выше города ледокольные работы, оказавшіяся ниже города столь полезными.

Начальникъ работъ въ портѣ велѣлъ произвести въ главномъ рукавѣ Двины выше понтоннаго моста и въ боковомъ рукавѣ между Заячьимъ островомъ и Луцаусгольмъ, точное измѣреніе глубины воды,



которое может послужить основаніемъ проекта урегулированія рѣки и призналъ въ разговорѣ съ портовымъ инженеромъ необходимость замлечерпательныхъ работъ выше желѣзнодорожнаго моста. Отъ Городского Управленія Биржевымъ Комитетомъ получено отъ 9 декабря за № 6403 слѣдующее отношеніе :

„Разсмотрѣвъ предположенія г-на инженера Пабста, изложенныя въ его докладѣ, приложенномъ къ отзыву Рижскаго Биржевого Комитета отъ 24 сентября с. г. за № 1244, относительно улучшенія фарватера рѣки Двины, Рижская Городская Управа имѣетъ честь увѣдомить Рижскій Биржевой Комитетъ о нижеслѣдующемъ :

Въ докладѣ г-на инженера Пабста между прочимъ говорится : „Правильной постройкою нижняго конца Заячьяго острова можетъ не только быть урегулировано теченіе, но и русло рѣки можетъ быть еще болѣе сѣужено, какъ это уже сдѣлано у Андреевскаго полуострова съ большой пользой для поддержанія глубины воды въ фарватерѣ.“

Городская Управа признаетъ, съ своей стороны, это предположеніе правильнымъ, съ тѣмъ однако, чтобы :

1) русло рѣки, какъ предположено, землечерпательными работами было углублено на столько, чтобы площадь живого теченія у Заячьяго острова въ обоихъ рукавахъ соотвѣтствовала площади живого теченія рѣки Двины ниже желѣзнодорожнаго моста ;

2) чтобы углубленіе русла рѣки выше желѣзнодорожнаго моста вдоль существующихъ дамбъ и больверковъ соотвѣтствовало основаніямъ этихъ сооружений, иначе ихъ пришлось бы перестроить ;

3) чтобы на мѣстѣ развѣтвленія Двины у верхней оконечности острова Муйшенгольма въ два рукава и, если окажется необходимо, вдоль береговъ были устроены особыя сооруженія для обезпеченія раздѣленія воды въ рукава, соотвѣтственно ихъ поперечному профилю, иначе при поступленіи въ лѣвый рукавъ, количества воды несоразмѣрнаго его нижнему урегулированному руслу, могутъ быть разрушены не только проектированныя на нижней оконечности Заячьяго острова сооруженія, но и существующія сооруженія Мукенгольмской улицы и дамбы АБ.

Указанныя въ докладѣ г-на инженера Пабста явленія въ рѣкѣ Двинѣ служатъ доказательствомъ тому, что работы по урегулированію Двины въ предѣлахъ города Риги не могутъ еще считаться оконченными, такъ что проектированная отстройка обоихъ рукавовъ Двины выше желѣзнодорожнаго моста является лишь продолженіемъ начатыхъ работъ по урегулированію рѣки Двины. Необходимо еще указать на то, что разламываніемъ ледянаго покрова выше желѣзнодорожнаго моста до ледохода значительно уменьшается опасность отъ ледоходовъ и половодія въ предѣлахъ города.“

### е. Устройство прорыва.

26 сентября за № 87 портовым инженеромъ представлена была Биржевому Комитету докладная записка, послужившая основаніемъ слѣдующаго отношенія Комитета въ Городскую Управу отъ 26 октября 1902 г. за № 1393:

„Какъ извѣстно существуетъ весьма большое различіе между правымъ и лѣвымъ берегами Двины. Между тѣмъ, какъ правый берегъ служить на протяженіи около 1700 сажень, считая отъ амбаровъ на Московскомъ форштадтѣ до нижней оконечности Андреевскаго полуострова, сообщеніемъ между судномъ и землей — лѣвый берегъ очень мало приспособленъ для подобныхъ сообщеній. Между мостами больверкомъ нельзя пользоваться по причинѣ устройства понтоннаго моста. Ниже послѣдняго небольшая часть внѣшней стороны дамбы АВ предназначена для рейсовъ Рижскаго пароходнаго общества и только на внутренней сторонѣ дамбы и у берега большого Клюверсгольма имѣются соотвѣтствующіе больверки для причала морскихъ судовъ. Больверки эти имѣютъ у Клюверсгольма длину около 100 сажень и у дамбы АВ около 200 сажень, но при этомъ въ каждомъ изъ этихъ участковъ около 15 сажень изъята изъ общаго пользованія, такъ что для него остается всего около 270 сажень. На берегу Клюверсгольма могутъ одновременно разгружаться два средней величины судна и мѣсто это употребляется главнымъ образомъ для ввоза угля, между тѣмъ какъ болѣе длинный берегъ у дамбы АВ предоставленъ главнымъ образомъ для причала судовъ меньшаго размѣра.

Когда нѣсколько лѣтъ тому назадъ развитіе промышленности вызвало сильное увеличеніе ввоза каменнаго угля, то ощущавшійся уже и прежде недостатокъ мѣстъ разгрузки на лѣвомъ берегу Двины такъ возросъ, что импортеры заявляли постоянныя жалобы на испытываемыя ими неудобства и расходы при выгрузкѣ каменнаго угля. Они указывали на то, что вслѣдствіе необходимости для судовъ ожидать въ теченіи многихъ дней возможности причала и медленной выгрузки на неудобныхъ мѣстахъ на берегу, страдаетъ добрая слава Рижскаго порта. Между тѣмъ, какъ въ сосѣднихъ портахъ пароходъ съ углемъ вмѣстимостью около 2000 тоннъ разгружается приблизительно въ 3 дня, въ Ригѣ съ момента прибытія судна и момента окончанія выгрузки проходитъ отъ 7 до 8 дней. Такъ какъ каждый день стоитъ пароходамъ много денегъ, то эти долгія непроизводительныя стоянки не только отзываются на фрахтахъ, т. е. на цѣнахъ на уголь, но и имѣютъ косвеннымъ образомъ неблагоприятное вліяніе и на вывозную торговлю.

Биржевымъ Комитетомъ была въ свое время признана необходимость помочь одной изъ важнѣйшихъ отраслей торговли Рижскаго

порта увеличеніемъ мѣстъ выгрузки на берегу Митавскаго форштадта; мѣры предложенныя комиссіею составленною изъ представителей Биржевого Комитета, торговой комиссіи и импортеровъ каменнаго угля не привели пока ни къ какому расширенію береговой полосы, такъ что еще и теперь набережныхъ на лѣвомъ берегу Двины, совершенно недостаточно.

Портъ позади дамбы АВ, у которой находятся эти набережныя, страдаетъ еще другимъ недостаткомъ, такъ какъ входъ въ бассейнъ и часть послѣдняго ежегодно весной послѣ половодья мелѣетъ. У нижняго конца дамбы АВ не только расширяется водная площадь Двины, какъ только дамба СВЕ затопляется водой, но и большая масса воды стекаетъ въ прорывъ или въ Малую Двину. Слѣдствіемъ этого внезапнаго расширенія профилей и бокового стока воды являются большія песчаныя мелш, которыя въ углу между Бадегольмомъ и обращенной къ Двинѣ поперечной частью дамбы СВЕ уже поднимаются надъ обычнымъ уровнемъ воды и дѣлаютъ самый входъ въ гавань мелководнымъ. (Въ 1900 году глубина воды съ 20 футовъ уменьшилась до 12<sup>1</sup>/<sub>2</sub> ф.)

Стокъ половодья черезъ Малую Двину увеличившійся со времени удаленія изгиба у Шварценгофа и теченіе черезъ первую часть дамбы СВЕ — въ чемъ слѣдуетъ видѣть главныя причины обмелѣнія — могутъ быть устранены постройкою высокой дамбы отъ половодья между высокой Гагенсбергской дамбой и верхнимъ концомъ баластной дамбы, также какъ продолженіемъ этой дамбы до Двины. Подобное сооруженіе не можетъ правда улучшить неблагоприятнаго направленія входа въ гавань, а также не можетъ представить полнаго обезпеченія противъ обмелѣнія при входѣ, но оно будетъ существенно содѣйствовать тому, что обмелѣніе уменьшится и не протянется глубоко въ гавань, такъ что его можно будетъ устранить помощью землечерпательницъ въ болѣе короткій срокъ, чѣмъ теперь. Если-же желательно, чтобы Малая Двина не была совершенно заперта этой дамбой въ верхнемъ концѣ для лодокъ и плотовъ, то въ дамбѣ можно сдѣлать проходъ, который будетъ запираться на время половодья.

Передъ этой насыпной дамбой имѣется пространство отъ 200 до 250 сажень для устройства новыхъ мѣстъ для разгрузки и загрузки. Самъ проходъ долженъ быть въ этомъ случаѣ расширенъ удаленіемъ части Бадегольма и приспособленъ къ проходу морскихъ судовъ. Новыя мѣста для выгрузки не только отвлекутъ часть товаровъ отъ дамбы АВ, но они могутъ также, въ особенности если они будутъ устроены для ввоза каменнаго угля, представить при выгрузкѣ существенныя преимущества, которыми будетъ облегчено затруднительное положеніе этой важной отрасли торговли.



Указать на пользу, которую высокая дамба отъ половодія припесетъ участкамъ, расположеннымъ по обѣимъ сторонамъ Малой Двины въ районѣ наводненій едва ли приходится, такъ какъ подобныя сооруженія какъ напр. — высокая дамба отъ половодія между Торенсбергомъ и дамбой АВ, Криднерская дамба и Екатерининская дамба уже давно заявили себя какъ полезная защита отъ опасности при половодьѣ и ледоходѣ.

Вышеизложенныя обстоятельства и соображенія побудили Рижскій Биржевой Комитетъ войти въ ближайшее разсмотрѣніе вопроса объ улучшеніи и расширеніи портовыхъ сооружений на лѣвомъ берегу Двины. Но такъ какъ рѣшающее значеніе для хода всего дѣла имѣетъ положеніе, которое займетъ въ этомъ дѣлѣ городское управленіе, то Рижскій Биржевой Комитетъ имѣетъ честь покорнѣйше просить Городскую Управу сообщить ему, согласно ли Городское Управленіе дѣйствовать въ этомъ дѣлѣ сообща съ Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ при представленіи подлежащихъ ходатайствъ въ Министерство Путей Сообщенія и въ Совѣтъ по дѣламъ Торговаго Мореплаванія“.

Отношеніемъ отъ 29 ноября за № 6184 Городская Управа изъяснила Биржевому Комитету свою готовность поддержать предположенія Комитета относительно работъ по улучшенію портовыхъ сооружений у прорыва. Въ дополненіе къ этому Городское Управленіе сообщило 4 декабря за № 6322, что оно находитъ желательнымъ созвать въ половинѣ января 1903 г. особое совѣщаніе изъ представителей Биржевого Комитета и Городскаго Управленія. Представителями города избраны членъ городской управы Эрхардтъ, вице-предсѣдатель строительной комисіи Г. Керковіусъ, засѣдатель торговой комисіи Лерумъ, городской главный инженеръ и городской ревизоръ. Биржевой Комитетъ избралъ съ своей стороны г-дъ Р. Браунъ, В. Ефтановичъ, А. Аугсбургъ и портового инженера А. Пабстъ.

### з. Сухая Двина.

Сухая Двина не послужила въ 1902 г. поводомъ къ поднятію какихъ-либо вопросовъ.

## 4. Землечерпательныя работы.

а. Работы землечерпательныхъ машинъ въ 1902 году.

Ледоходъ на Двинѣ начался около Риги 13 марта. Слѣдовавшее за тѣмъ половодье было необыкновенно низко, но продолжалось приблизительно до конца Мая. По спаденіи воды оказалось при промѣрахъ, что глубина воды отъ амбаровъ до желѣзнодорожнаго моста сохранилась въ 21 футъ; тѣмъ не менѣе пользоваться ею могли лишь

суда имѣвшія не болѣе 15 футовъ осадки, такъ какъ въ проходѣ желѣзнодорожнаго моста вода не имѣла большей глубины. Между желѣзнодорожнымъ и ионтоннымъ мостами сохранилась глубина въ 20 футовъ, ниже же послѣдняго появились ежегодно образующіяся мели, которыя протянулись до Андреевской дамбы, и на которыхъ въ верхнемъ концѣ у пристани париходовъ, идущихъ на взморьѣ, глубина воды составляла лишь 14½ футовъ.

Фарватеръ вдоль дамбы АВ имѣлъ мѣстами глубину въ 19½ ф., каковая глубина передъ дамбой ВДЕ увеличивалась на 1 футъ. Входъ въ гавань позади дамбы АВ имѣлъ глубину въ 19 футовъ, входъ позади дамбы СДЕ только 18 футовъ. Длинный путь отъ города до бара хорошо сохранился, такъ какъ лишь у генеральскаго острова на лѣвой сторонѣ и ниже устья Гаппаксграбена образовались мели.

На барѣ въ концѣ марта показались у краевъ на ширину приблизительно 3 сажень обмелѣнія, вызванныя береговымъ теченіемъ. Вслѣдствіе незначительной силы, съ которой спадало весеннее половодье, на барѣ не произошло отложеній песку. Этимъ благопріятнымъ обстоятельствомъ воспользовались для увеличенія на немъ глубины въ этомъ году. Землечерпательница „Двина“ до 11 іюля довела глубину на восточной сторонѣ до 25 футовъ, каковая глубина на западной сторонѣ, гдѣ землечерпательница „Двина“ работала вмѣстѣ съ казенной землечерпательницей „А. ф. Беттихеръ“, не могла быть достигнута на всемъ протяженіи бара. Казенной землечерпательницей вычерпано около 10,500 куб. саж. земли.

Выше устья Двины были продолжены начатыя въ предъидущемъ году въ большихъ размѣрахъ землечерпательныя работы для удаленія лежащей въ правой сторонѣ рѣчного русла песчаной мели и землечерпательницами „Двина“, „Рига“ и „Больдераа“ удалено 17,348 куб. саж. земли. Казенная землечерпательница помогала этимъ работамъ и вычерпала около 12,000 куб. саж. Для возможно лучшаго использованія этой землечерпательницы въ распоряженіе ея, также какъ и въ прошломъ году, были отданы 4 большія землечерпательныя шаланды.

Работы для возстановленія прежней глубины фарватера продолжались до конца рабочаго періода. По прекращеніи же землечерпательницей „Мюльграбенъ“ работы въ экспортной гавани, могло быть продолжено углубленіе воды у Старо-Мюльграбена до 24 футовъ почти до верхняго его конца. Съ помощью землечерпательницы „Рига“ удалось удалить старую каменную стѣну изъ фарватера Старо-Мюльграбена и разломать на части и извлечь изъ воды лежація выше Птичьего острова обломки корабля.

Землечерпательныя работы были начаты 4 апрѣля и окончены 1 ноября. Работы отдѣльных землечерпательницъ распределяются по времени и мѣсту слѣдующимъ образомъ:

Землечерпательница „Густавъ“ работала отъ 4—21 апрѣля у нижняго конца Кипенгольма, а съ 22 апрѣля по 1 іюня позади дамбы FG. Послѣ того она была переведена въ рѣку и расширила до 26 іюня фарватеръ передъ холодильникомъ. Съ 26 іюня до 28 августа она углубляла гавань позади дамбы CDE, а съ 28 августа до 25 сентября фарватеръ передъ нижней частью дамбы AB. Проработавъ до 25 октября въ гавани позади дамбы AB, она была переведена къ сельдяному буяну, гдѣ пришлось удалить до 2 ноября небольшую мель.

Землечерпательница „Двина“ начала 20 апрѣля углубленіе бара на восточной сторонѣ, гдѣ она довела глубину къ 11 іюля до 25 фут. На вѣшней сторонѣ западной части она работала до 4 октября и углубила протяженіе въ 159 сажень. Съ 5 по 19 октября она не работала вслѣдствіе починки. Въ тѣ дни, когда волненіе на морѣ не позволяло работать передъ устьемъ рѣки и за время съ 14—21 октября землечерпательница употреблялась для уменьшенія мели, занимающей правую сторону рѣчного русла у Магнусгольма вблизи кабеля казеннаго телеграфа.

Землечерпательница „Циклопъ“ вычерпала за время съ 17 апрѣля по 16 мая 5213 куб. саж. земли въ гавани близъ Подераа и работала затѣмъ до 15 іюня передъ таможеннымъ участкомъ, а до 28 іюля передъ городской набережной. Съ 29 іюля по 26 августа она углубляла фарватеръ передъ нижнимъ концомъ Андреевскаго полуострова. Затѣмъ она работала до 25 сентября во входѣ въ гавань позади дамбы AB и до 26 октября въ фарватерѣ передъ названной дамбой. Землечерпательница „Вольдераа“ углубляла съ 5—29 апрѣля мѣсто стоянки большихъ пароходовъ въ Старомъ-Мюльграбенѣ и затѣмъ лѣвую сторону фарватера ниже впаденія Гаппаксграбена. 22 мая она перешла къ городу, гдѣ она работала до 14 іюня въ фарватерѣ передъ набережной. Съ 15 по 30 іюня она удаляла мели передъ Андреевской дамбой и до 12 іюля мели передъ таможенной набережной. Проработавъ съ 13 іюля по 1 августа ниже понтоннаго моста, она была переведена къ Андреевской дамбѣ, гдѣ она оставалась до 3 августа, чтобы продолжать затѣмъ до 12 августа дноуглубительныя работы передъ таможенной набережной. На лѣвой сторонѣ нижней Дрогды она должна была удалять мель съ 12 августа по 9 сентября. До 29 октября землечерпательница употреблялась на срытіе верхняго конца большой песчаной мели у Магнусгольма.

Землечерпательница „Мюльграбенъ“ работала одинъ день въ Подерааской бухтѣ и одинъ день передъ экспортной гаванью. Съ



30 сентября по 1 ноября она употреблялась для углубления воды у Старого-Мюльграбена до 24 футовъ.

Землечерпательница „Рига“ работала съ 26 августа по 2 сентября въ рѣкѣ передъ экспортной гаванью и была переведена 13 сентября въ Старый Мюльграбенъ, гдѣ она удаляла изъ фарватера до конца мѣсяца остатки старой каменной стѣны. Съ 1 по 26 октября она принимала участіе въ срытїи мели у Магнусгольма вблизи телеграфнаго кабеля, послѣ чего устраняла съ 28 октября по 1 ноября лежащія около фарватера выше Птичьего острова обломки судна.

Производительность землечерпательницъ видна изъ слѣдующей таблицы :

Землечерпательница	Находилась въ дѣйствиіи дней	Работала	Вычерпала куб.-саж.	Средняя дневная производительность въ куб.-саж.	Высшая дневная производительность въ куб.-саж.
Густавъ . .	211	170 дней или 1912 часовъ	12,020	70,7	130 1 день
Двина . . .	208	135 дней или 1107 часовъ, изъ нихъ въ морѣ 70 дней или 660 часовъ	16,587 10,868	137,6 155,2	304 1 день
Циклопъ . .	193	159 дней или 1695 часовъ	35,774	224,9	366 1 день
Больдераа .	207	163 дня или 1515 часовъ	34,596	212,2	409 1 день
Мюльграбенъ	35	30 дней или 232 часа	3,429	114,0	167 1 день
Рига . . . .	57	47 дней или 305 часовъ	4,078	71,6	176 2 дня
Всѣ 6 землечерпат.	894	704 дня	108,484		

Вычерпано было 6-ю землечерпательницами :

На барѣ. . . . . землечерп. Двина въ 70 дней 10,870 куб.-саж.

На восточной мели :

а) у нижняго конца

Больдерааской

свайной дамбы . . „ „ „ 65 „ 7,717 „ „

Большерааской свайной дамбы . . . землечерп. Рига		въ 21 день	1,949 куб.-саж.		
б) ниже устья Гап- паксграбена . . . . .	„	Большераа	„ 41 „	7,682	„ „
Въ фарватерѣ ниже устья Гаппаксгра- бена . . . . .	„	„	„ 12 дней	2,763	„ „
Въ старомъ Мюль- грабенѣ . . . . .	„	„	„ 18 „	3,136	„ „
Тамъ-же	„	Рига	„ 14 „	1,141	„ „
Тамъ-же	„	Мюльграбенъ	„ 28 „	3,137	„ „
У нижняго Подераа	„	Большераа	„ 24 „	5,721	„ „
Выше Птичьего Ост.	„	Рига	„ 5 „	366	„ „
Передъ входомъ въ желѣзнодорожную гавань . . . . .	„	„	„ 7 „	622	„ „
Тамъ-же	„	Мюльграбенъ	„ 1 „	16	„ „
Передъ холодильни- комъ . . . . .	„	Густавъ	„ 19 „	1,460	„ „
Тамъ-же	„	Циклопъ	„ 25 „	6,356	„ „
Передъ верх.концомъ Андреевск. полу- острова . . . . .	„	Густавъ	„ 6 „	312	„ „
Передъ Андреевской дамбой . . . . .	„	Большераа	„ 14 „	3,131	„ „
Передъ таможенной набережной . . . . .	„	„	„ 18 „	3,050	„ „
Тамъ-же	„	Циклопъ	„ 23 „	5,666	„ „
Передъ городской на- бережной . . . . .	„	„	„ 35 „	8,993	„ „
Тамъ-же	„	Большераа	„ 36 „	9,113	„ „
Въ Подерааск. бухтѣ	„	Циклопъ	„ 25 „	5,207	„ „
Тамъ-же	„	Мюльграбенъ	„ 1 „	176	„ „
Тамъ-же	„	Густавъ	„ 13 „	919	„ „
Позади дамбы FG . .	„	„	„ 33 „	2,577	„ „
Входъ въ гавань по- зади дамбы GDE .	„	„	„ 53 „	4,158	„ „
Входъ въ гавань по- зади дамбы АВ . .	„	Циклопъ	„ 23 „	5,022	„ „
Позади дамбы АВ . .	„	Густавъ	„ 24 „	1,200	„ „
Вдоль дамбы АВ . .	„	„	„ 22 „	1,394	„ „
Тамъ-же	„	Циклопъ	„ 28 „	4,530	„ „

704 дня 108,484 куб.-саж.

Изъ этого количества 1110 куб. саж. было выгружено для укрѣпленія берега у плавучаго дока за 1,444 руб. 50 коп. 3568 куб. саж. было доставлено для постройки экспортной гавани и 4123 куб. саж. для товарной станціи; 3777 куб. сажень потребовалось для возвышенія Кипенгольма и 1768 куб. саж. для закрытія отверстія въ дамбѣ FG. Фабрикѣ „Проводникъ“ отпущено было 11,438 куб. саж. и пивоварнѣ „Вальдшлесхенъ“ 2555 куб. саж. земли. 564 куб. саж. употреблено было для насыпки у перемычекъ на Спильвѣ и 48 куб. саж. у Больдерааской гавани; 1979 куб. саж. были проданы какъ строительный грантъ за 1,040 руб. 25 коп. и 23 куб. саж. отдано даромъ на суда въ качествѣ баласта. Остатокъ вычерпанной земли — 77,531 куб. саж. — былъ вывезенъ въ море и вывалепъ вправо отъ устья рѣки Двины.

Землечерпательныя работы Биржевого Комитета стоили въ 1902 году — 175,829 рублей 28 коп., каковая сумма составляется изъ слѣдующихъ статей:

I Жалованья и поденная плата . . . р.	56,761	68
II Каменный уголь . . . „	14,494	94
III Расходы по производству . . . „	7,344	43
IV Инвентарь и расходы по содержанію . „	34,491	74
V Разныя издержки . . . „	3,499	69
VI За буксировку:		
пароходу „Цандеръ“ . . р.	12,195	50
„ „Геркулесъ“ . „	10,899	—
„ „Геримаркъ“ . „	13,924	—
„ „Р. Керковіусъ“ „	11,421	50
„ „Планета“ . . „	5,926	—
„ „Комета“ . . „	2,763	—
нанятымъ пароходамъ . „	4,979	75
	62,108	75
	р.	178,701 23

За вычетомъ:

Дохода за проданный грантъ р.	1,040	25
Денегъ полученныхъ отъ управленія работъ въ портѣ за наемъ шалапдъ . . . „	1,466	50
За проданныя старыя цѣпи „	224	40
За отдачу въ наемъ складоч- наго мѣста подъ уголь . „	100	80
За проданную 1 шаланду . „	40	—
	2,871	95
	р.	175,829 28



## б. Землечерпательный аппаратъ.

1) Къ землечерпательному каравану принадлежать прибрѣтенныя на счетъ дноуглубительной кассы паровыя землечерпательницы „Густавъ“, „Двина“, „Циклопъ“ и „Больдераа“;

18 желѣзн. шаландъ вмѣстимостью въ 6 куб. саж. №№ 1—18

5 „ „ „ „ 10 „ „ №№ 19, 20, 21, 35 и 36

8 „ „ „ „ 13 „ „ №№ 29—34 и 37—38

1 „ шаланда для угля . . . . . № 24.

1 „ шаланда съ кузницей.

2) Въ засѣданіи отъ 15 ноября Биржевой Комитетъ рѣшилъ перестроить землечерпательницы „Больдераа“ и „Циклопъ“ такимъ образомъ, чтобы имѣть возможность съ помощью ихъ доводить глубину воды до 30 футовъ. Но чтобы имѣть подходящий аппаратъ и для неглубокихъ вычерпываній, Комитетъ счелъ нужнымъ снабдить къ будущей веснѣ одну изъ землечерпательницъ короткой перемѣнной черпаконосной цѣпью.

3) Службу при землечерпательницахъ несли буксирные пароходы „Геркулесъ“, „Гернмаркъ“, „Цандеръ“, „Руд. Керковіусъ“, „Планета“ и „Комета“.

в. Переписка съ управленіемъ крѣпости Усть-Двинскъ относительно землечерпательныхъ работъ у казеннаго кабеля.

Въ виду того, что управленіе крѣпости Усть-Двинскъ просило Биржевой Комитетъ въ 1901 году въ случаѣ необходимости землечерпательныхъ работъ вблизи проложеннаго черезъ Двину у острова Магнусгольма телеграфнаго кабеля, сообщить ему о томъ своевременно и не раньше приступать къ работамъ, какъ по прибытіи на ихъ мѣсто офицера крѣпости, Биржевой Комитетъ обратился 20 сентября къ Управленію съ просьбой велѣть на время поднять телеграфный кабель для производства необходимыхъ землечерпательныхъ работъ.

Послѣ того какъ работы уже производились нѣкоторое время вблизи кабеля, Биржевымъ Комитетомъ получено было 16 октября за № 2150 слѣдующее отношеніе Начальника инженернаго управленія:

„Мною лично разрѣшено Баггермейстеру г-ну Гармсену производить углубительныя работы фарватера рѣки Западной Двины на мѣстѣ расположенія крѣпостного подводнаго кабеля, но съ условіемъ, чтобы подъемъ и затѣмъ опусканіе кабеля было произведено распоряженіемъ Баггермейстера, и на счетъ и за полную отвѣтственность за исправность кабеля, Биржевого Комитета, такъ какъ въ моемъ распоряженіи на это денежныхъ средствъ не имѣется.

Сообщая о семъ Биржевому Комитету честь имѣю покорнѣйше просить распоряженія, чтобы были приняты всѣ мѣры, чтобы кабель

не былъ поврежденъ, присовокупляя, что Комендантъ крѣпости этимъ крайне заинтересованъ“.

Землечерпательныя работы продолжались затѣмъ у кабеля безъ дальнѣйшихъ препятствій.

#### г. Ходатайства относительно землечерпательныхъ работъ.

10 мая братья Зебергъ просили Биржевой Комитетъ углубить рѣку до 20 футовъ передъ ихъ участкомъ, расположенномъ ниже цементной фабрики въ разстояніи 8—10 сажень отъ берега, чтобы имѣть возможность выгружать тамъ каменный уголь изъ морскихъ пароходовъ прямо на берегъ.

Въ виду того, что подобное землечерпаніе не въ интересахъ общаго судоходства, и что землечерпательницы и безъ того достаточно заняты въ фарватерѣ, Биржевой Комитетъ отклонилъ пока исполненіе этой работы.

4 апрѣля фирма Мельцеръ и Ко. обратилась къ Биржевому Комитету съ просьбой углубить дно рѣки впереди ея складовъ лѣса на Кипенгольмѣ. Эта просьба повела къ перепискѣ по поводу закрытія отверстія въ дамбѣ FG. (Смот. работы по регулированію р. Двины.)

#### д. Мѣры для предупрежденія столкновеній между землечерпательницами и другими судами въ предѣлахъ порта.

30 апрѣля истекшаго года Биржевой Комитетъ счелъ нужнымъ для выясненія вопроса о сигналахъ на землечерпательницахъ находящихся въ работѣ, обратиться съ слѣдующимъ отношеніемъ къ Капитану падаъ портомъ:

„Правилами для предупрежденія столкновеній судовъ въ морѣ (Собр. Узак. и Распор. Прав. № 30 отъ 25 марта 1897 г. ст. 409) между прочимъ установлено, что во время тумана судно, стоящее на якорѣ, должно, черезъ промежутки не болѣе одной минуты, учащенно звонить въ колоколъ, каждый разъ приблизительно въ теченіи 5 секундъ.

Это правило можетъ однако относиться, какъ надо полагать, только къ пароходамъ и паруснымъ судамъ, но не къ землечерпательницамъ, которыя стоятъ на якорѣ, но въ тоже время работаютъ, такъ какъ подобное судно не лежитъ спокойно въ туманѣ и употребленіемъ вышеупомянутаго звукового сигнала легко можетъ ввести приближающееся другое судно въ заблужденіе.

Въ виду сего и принимая во вниманіе, что въ выше указанныхъ правилахъ о землечерпательницахъ не упомянуто, Рижскій Биржевой Комитетъ имѣетъ честь покорнѣйше просить Ваше Превосходительство

сообщить каніе сигналы имѣть дать работающая на мѣстѣ землечерпательница во время тумана, пасмурности или падающаго снѣга.“

На это Биржевой Комитетъ получилъ отъ Капитана надъ портомъ слѣдующій отвѣтъ отъ 10 мая за № 812.

„На отношеніе отъ 30 апрѣля сего года за № 495, имѣю честь увѣдомить, что Высочайше утвержденными отъ 19 іюня 1897 г. правилами, для предупрежденія столкновенія судовъ въ морѣ ст. 15 указываются общія правила для туманныхъ сигналовъ: во время тумана, пасмурности, падающаго снѣга или шторма съ сильнымъ дождемъ, какъ днемъ такъ и ночью сигналы должны быть производимы ниже слѣдующимъ образомъ, при чемъ слѣдуетъ указаніе какими судами и при какихъ обстоятельствахъ: п. а) паровыми судами на ходу, б) паровыми судами на ходу, но временно остановившимися, в) парусными судами на якорѣ и наконецъ п. д) судами съ буксирами, судномъ занятымъ проложеніемъ или поднятіемъ кабеля, и судномъ которое не въ состояніи уступить дорогу приближающемуся судну, потому что не можетъ быть свободно управляемо и не въ состояніи уклоняться, — должны подаваться три послѣдовательныхъ звука чрезъ промежутокъ не болѣе 2 минутъ, а именно одинъ долгій и 2 короткихъ.

Такимъ образомъ этимъ пунктомъ и должны руководствоваться всѣ суда перечисленныя въ этомъ пунктѣ, къ коему и надо причислить землечерпательницы, работающія на мѣстѣ, такъ какъ далѣе говорится въ этомъ пунктѣ, къ перечисленнымъ судамъ не могутъ относиться пункты а и в.“

Въ виду того, что письменное сообщеніе Капитана надъ портомъ, относительно употребленія на землечерпательницахъ предписанныхъ сигналовъ въ туманную погоду не было вполне ясно Биржевому Комитету, то Капитанъ надъ портомъ счелъ нужнымъ дать Правителю дѣлъ, въ дополненіе къ вышеупомянутому сообщенію слѣдующее устное разъясненіе:

Такъ какъ въ изданныхъ 25 марта 1867 года (ст. 409 собранія узакон.) правилахъ для предупрежденія столкновеній между судами на морѣ особыхъ сигналовъ для землечерпательницъ не существуетъ, то Капитанъ надъ портомъ находитъ цѣлесообразнымъ примѣнить къ стоящимъ на якорѣ и работающимъ въ рѣкѣ землечерпательницамъ ст. 15 п. е. правилъ, который гласитъ, что судно не могущее уступить дорогу приближающемуся судну, потому что оно вообще не въ состояніи уклоняться или не можетъ маневрировать, такъ какъ этого требуютъ эти правила — должно во время тумана, пасмурной погоды, снѣга или сильнаго дождя подавать слѣдуемые другъ за другомъ въ промежуткахъ не болѣе 2 минутъ звуки, сначала одинъ продолжительный и затѣмъ 2 короткихъ. Длинный звукъ, по смыслу упомянутаго распоряженія, продолжается отъ 4 до 6 секундъ.



Биржевой Комитетъ рѣшилъ довести означенное распоряженіе Капитана надъ портомъ черезъ инженера Флейшера до свѣдѣнія капитановъ землечерпательницъ для ихъ руководства.

Отвѣта на ходатайство Биржевого Комитета отъ 14 іюня 1901 г. за № 783 о нѣкоторыхъ измѣненіяхъ въ изданныхъ по просьбѣ Биржевого Комитета Капитаномъ надъ портомъ въ іюль 1901 года правилахъ для работающихъ въ фарватерѣ Рижскаго порта паровыхъ землечерпательницъ, въ теченіи 1902 года все еще не послѣдовало.

## 5. Постройка Рижской желѣзнодорожной гавани.

Стремясь всячески содѣйствовать успѣшному ходу Рижскихъ портовыхъ сооружений, въ особенности же устранить во время могущія возникнуть какія-либо затрудненія относительно выполненія работъ, Биржевой Комитетъ нашелъ нужнымъ послать уже въ январѣ мѣсяцъ своего вице-предсѣдателя М. ф. Геймана въ сопровожденіи инженера Флейшера въ Петербургъ, чтобы заручиться содѣйствіемъ г. Министра Путей Сообщенія къ своевременному предпріятію необходимыхъ отчужденій въ области экспортной гавани, а именно у Меллергофскаго рва, также какъ къ окончательной передачѣ производства работъ въ гавани Биржевому Комитету, безъ привлеченія другихъ конкурентовъ. Послѣ того, какъ несмотря на сочувственное въ общемъ отношеніе Министра въ теченіи 6 недѣль не сдѣлано было со стороны послѣдняго никакихъ распоряженій въ этомъ смыслѣ, упомянутыми представителями Биржевого Комитета было передано Министру слѣдующее ходатайство Биржевого Комитета отъ 11 мая за № 255.

„Въ январѣ мѣсяцѣ сего года Вице-Предсѣдатель Рижскаго Биржевого Комитета имѣлъ честь передать Вашему Сіятельству ходатайство комитета о скоромъ по возможности отчужденіи нѣкоторыхъ земельныхъ участковъ необходимыхъ для устройства желѣзнодорожной гавани. Вашему Сіятельству тогда угодно было съ этимъ согласиться. Но такъ какъ желѣзнодорожнымъ управленіемъ по сіе время еще не получено надлежащаго указанія, между тѣмъ какъ въ скоромъ времени предстоитъ начало работъ сего года въ желѣзнодорожной гавани, то Биржевой Комитетъ осмѣливается еще разъ указать на то, что всякое замедленіе въ отчужденіи, которое раньше или позже во всякомъ случаѣ станетъ необходимымъ, не только вызоветъ ощутительныя задержки въ ходѣ работъ, но причинитъ государственной казнѣ значительные расходы. Основательность сего заявленія можетъ быть подкрѣплена слѣдующими доводами:

1) вслѣдствіе недостатка мѣстъ для насыпки придется немедленно засыпать и такія пространства, которыя должны были остаться открытыми для подвоза грунта. Къ тому же явится необходимость замощенія

откосовъ насыпи на протяженіи приблизительно въ 200 саж. для защиты отъ размывовъ полноводія, что потребуетъ отъ казны непроезжистельнаго расхода въ 20,060 руб.,

2) засыпка Фегезагольмскаго мертваго рукава могла бы быть, въ случаѣ испрошеннаго отчужденія, совершена въ добавленіе къ остальнымъ работамъ, по обыкновеннымъ цѣнамъ, между тѣмъ какъ эта работа въ будущемъ году потребуетъ отъ казны въ виду большаго разстоянія для передачи грунта и болѣе трудныхъ условій этой передачи, значительно большаго расхода;

3) во время строительнаго періода сего года одинъ изъ рефулеровъ Комитета останется безъ работы. Если ожидаемое отчужденіе совершится въ этомъ году, то означенный рефулеръ можетъ быть употребляемъ для насыпки на отчуждаемой территоріи изъ грунта добываемаго виѣ желѣзнодорожной гавани, благодаря чему удалось бы увеличить количество насыпки на 20,000 куб. саж.

Въ силу всѣхъ выше упомянутыхъ соображеній и ссылаясь на свое прошеніе отъ января с. г. Рижскій Биржевой Комитетъ изволяетъ себѣ еще разъ обратиться къ Вашему Сіятельству съ покорнѣйшею просьбою не отказать въ благосклонномъ разрѣшеніи сего вопроса, считая вмѣстѣ съ симъ необходимымъ заявить, что въ настоящее время было бы достаточно ограничиться отчужденіемъ той части территоріи, которая нужна для того чтобы имѣть возможность произвести засыпку верхняго конца мертваго рукава р. Двины, какъ это отмѣчено на прилагаемомъ планѣ.“

Министръ обѣщалъ принять серьезно въ соображеніе желанія Биржевого Комитета, однако впослѣдствіи оказалось, что нѣкоторые недоразумѣнія при прежнихъ отчужденіяхъ вслѣдствіе высокихъ уиловенныхъ за нихъ цѣнъ затормозили починъ Управленія желѣзныхъ дорогъ въ этомъ дѣлѣ. Поэтому на означенное ходатайство Биржевого Комитета послѣдовалъ 24 мая отказъ.

Заключеніе контрактовъ на новыя работы также затянулось. Чтобы не задержать правильнаго хода работъ Начальникъ работъ въ портѣ былъ уполномоченъ Министерствомъ передать Биржевому Комитету требующіяся въ ближайшемъ будущемъ работы на основаніи § 12 контракта отъ 20 января 1901 года въ предѣлахъ предусмотрѣнной тамъ суммы не свыше 20% общей контрактной суммы, а именно землечерпательныя работы: приблизительно 10,000 куб. саж. за сумму 42,000 руб. и строительныя работы: устройство 3 причальныхъ мостковъ у восточнаго бассейна за сумму около 28,000 руб., включая матеріалъ. Землечерпательныхъ работъ было такимъ образомъ поручено въ текущемъ году Биржевому Комитету въ дѣйствительности только 16,000 куб. саж. какъ остатокъ прошлогоднихъ работъ, и вышеупомянутыя 10,000 куб. саж., слѣдовательно всего 26,000 куб. саж.

9 іюня Мипистръ Путей Сообщенія князь Хилковъ осматривалъ сначала новыя сооруженія центральной товарной станціи, затѣмъ работы въ экспорной гавани. При этомъ разговоръ зашелъ о поднятѣ Биржевымъ Комитетомъ вопросѣ объ отчужденіи. Князь Хилковъ высказался въ томъ смыслѣ, что продолженіе строительныхъ проектовъ въ ихъ прежнемъ видѣ, вслѣдствіе большихъ суммъ потребныхъ на отчужденія земель, оказывается чрезчуръ дорогимъ и потому долженъ быть пайдень другой исходъ; въ качествѣ такового Министромъ предложено было продолжить прямую береговую линію ниже лѣваго бассейна, отказавшись при этомъ отъ постройки дальнѣйшихъ бассейновъ, что сдѣлало-бы возможнымъ сохраненіе Меллергофскаго рва, и поручить Начальнику работъ въ Рижскомъ портѣ выработку предварительнаго проекта и смѣты. За осмотромъ работъ послѣдовало посѣщеніе новаго холодильника и затѣмъ поѣздка на пароходѣ „Геркулесъ“ въ Мюльграбенъ и въ устьѣ рѣки, при чемъ князю были объяснены и изложены нужды Рижскаго порта относительно дальнѣйшаго его оборудованія.

Въ началѣ іюля въ Биржевой Комитетѣ ноступилъ запросъ, готовъ-ли онъ принять на себя дальнѣйшія работы въ желѣзнодорожной гавани съ скидкой 5% съ установленныхъ для построекъ цѣнъ. Въ засѣданіи Управленія торговыми портами въ Петербургѣ подъ предсѣдательствомъ тайн. сов. Иваницкаго, Биржевой Комитетъ заявилъ черезъ своихъ представителей, что онъ готовъ уменьшить опредѣленную для землечерпательныхъ работъ вѣѣ портового бассейна цѣну 4 р. 75 к. за куб. саж. до 4 р. 25 коп. Послѣ того, какъ Биржевой Комитетъ письменно подтвердилъ это заявленіе, ему было сообщено 25 іюля Начальникомъ работъ въ портѣ, что Министръ Путей Сообщенія утвердилъ журналъ о передачѣ работъ Биржевому Комитету. 24 августа новый контрактъ былъ подписанъ предсѣдателемъ Биржевого Комитета консуломъ Фенгеръ. Согласно этому контракту Биржевому Комитету были переданы землечерпательныя работы въ размѣрѣ около 28,000 куб. саж. и затѣмъ постройка приблизительно 160 саж. береговыхъ стѣпъ, вмѣстѣ съ принадлежащими къ нимъ снабженіями также какъ и потребнаго временнаго крыла въ концѣ дамбы. Контрактная сумма составляетъ 332,554 руб. 99 коп.

#### а. Землечерпательныя и намывныя работы.

Работы нынѣшняго года существенно отличаются отъ работъ прошлаго года. Между тѣмъ какъ въ прошломъ году должны были бытъ удалены лежащіе болѣе на поверхности песчаные слои и часть находящагося подъ ними ила, въ нынѣшнемъ землечерпательницы имѣли дѣло, въ особенности въ бассейнѣ, исключительно съ иломъ, который мѣстами былъ очень вязокъ и при томъ перемѣшанъ съ



большимъ количествомъ большихъ и маленькихъ камнейвъ. Послѣдніе въ особенности вредили работамъ рефулеровъ и повели много разъ къ поврежденіямъ насосовъ, такъ что пришлось позаботиться о томъ, чтобы очищать землю уже въ латкахъ землечерпательницъ до поступленія ея въ шаланды. Различныя механическія приспособленія и назначеніе для службы при нихъ особой прислуги сдѣлали возможнымъ довести по крайней мѣрѣ землечерпательницу „Мюльграбенъ“, вычерпывавшую землю въ шаланды, до удовлетворительнаго хотя бы до извѣстной степени выполненія работы. Результаты же работы землечерпательницы „Рига“ несмотря на всѣ принятыя мѣры были сравнительно незначительны, такъ какъ вязкія массы ила при усиленной работѣ землечерпательнаго аппарата, засоряли рѣшетки передъ отверстіемъ насоса, такъ что можно было работать лишь съ большою осторожностью. Къ тому же эта землечерпательница имѣла главнымъ образомъ назначеніе производить дополнительныя работы для установленія окончательной глубины при чемъ дѣло шло большею частью объ удаленіи очень тонкаго слоя земли, такъ что наглядная польза работы могла быть лишь очень незначительная. Тѣмъ не менѣ производительность названной землечерпательницы, послѣ перестройки и основательнаго ремонта, произведеннаго прошедшею зимой, значительно усилилась и была, какъ оказалось впослѣдствіи, въ подходящемъ грунтѣ и при благопріятныхъ рабочихъ условіяхъ, удовлетворительной.

Землечерпательница „Мюльграбенъ“ была поставлена на работу 22 марта для углубленія II участка вдоль сѣверо-восточнаго берега бассейна, но работа ея не имѣла большаго успѣха, въ виду того, что у большинства шаландъ клапаны были еще замерзшими, такъ что земля не могла сплавливаться; шаланды должны были опорожняться выгрузеніемъ земли позади шпунтовой стѣны на восточномъ берегу бассейна. Правильная работа началась только съ 1 апрѣля, послѣ того, какъ шаланды постепенно оттаяли. Съ 1 апрѣля работы производились днемъ и ночью при двухъ смѣнахъ рабочихъ.

Землечерпательница „Рига“ работала съ 10 апрѣля на южномъ концѣ гавани на участкѣ I и также днемъ и ночью. Вычерпанная земля была сначала насыпана на южной оконечности порта до высоты 16—17 фут. и затѣмъ перевезена помощью полевой желѣзной дороги къ Царскому саду. По окончаніи этой работы послѣдовала насыпка земли на пространствѣ между желѣзной дорогой элеватора и восточнымъ берегомъ бассейна. На этомъ участкѣ пришлось работать съ большою осторожностью, такъ какъ желѣзнодорожная дамба, состоящая главнымъ образомъ изъ легкаго желтаго песку, находилась въ опасности быть подмытой.

Вслѣдствіе продолжительнаго весенняго половодья объ землечерпательницы должны были работать до 13 мая надъ углубленіемъ бассейна, затѣмъ землечерпательница „Мюльграбенъ“ употреблялась

для углубленія входа въ Меллергофскій ровъ и устройства ямы для сосуна, чтобы имѣть возможность поставить тамъ рефулеръ для насыпки полуострова Меллерсгофа; эта работа была окончена къ 28 числу того же мѣсяца и такъ какъ теченіе къ этому времени значительно уменьшилось, землечерпательница могла наконецъ приступить къ углубленію расположенныхъ передъ портомъ въ руслѣ Двины землечерпательныхъ участковъ. До начала іюня насыпныя площади вдоль бассейна были настолько устроены, что приготовленными между тѣмъ запрудными полями въ Меллерсгофѣ можно было пользоваться. Къ этому сроку можно было земляныя работы согласно контракту отъ 20 января 1901 года считать оконченными. Условленное по контракту количество земли въ размѣрѣ 73,000 куб. саж. было вычерпано, предназначенныя для насыпки площади были, за исключеніемъ нѣкоторыхъ планировочныхъ работъ, готовы, кромѣ того большая, не включенная въ проектъ работъ перваго года площадь была въ значительной степени уже насыпана.

Къ концу землечерпательныхъ работъ этого года въ экспортной гавани, а именно съ 26 августа до 9 сентября землечерпательница „Мюльграбенъ“ была занята удаленіемъ старой свайной дамбы, продолженія больверка Андреевскаго полуострова, по сколько она вдается въ новую гавань.

Къ концу августа весь полуостровъ Меллерсгофъ (намывные участки VI и VII) былъ насыпанъ; приступлено къ насыпкѣ участка VIII между Меллерсгофъ и старой регулировочной дамбой, продолженіемъ больверка на Андреевскомъ полуостровѣ, каковая насыпка почти окончена до заключенія рабочаго сезона, такъ что продолженіе на немъ работъ было возможно лишь короткое время, въ виду того, что увеличеніе его къ сѣверу по прежнимъ проектамъ не разрѣшено. Насыпныя работы будущаго года должны производиться на расположенной въ теперешнемъ руслѣ Двины территоріи, которую слѣдуетъ защитить шпунтовыми стѣнами или тому подобными огражденіями.

Такъ какъ упомянутое огражденіе требуетъ еще особаго согласія высшаго начальства и могло бы быть произведено лишь весной будущаго года, то делегация по постройкѣ порта сочла умѣстнымъ закончить на этотъ годъ землечерпательныя работы въ экспортной гавани, и предоставить обѣ землечерпательницы до конца сезона для землечерпательныхъ работъ по углубленію рѣки.

Землечерпательница „Рига“ была сначала поставлена въ Мюльграбенѣ, чтобы окончательно устранить находящуюся тамъ въ фарватерѣ старую каменную стѣну, удалить которую пробовали уже и въ прошлые года. Помощью черпаковъ земля кругомъ была углублена до 30 футовъ, а затѣмъ помощью землесосовъ мѣстами и до 40 футовъ. Во время работы провалилась стѣна, отъ которой только немного

кусковъ было вынуто наружу, такъ что при глубинѣ въ 28 футовъ нельзя было найти ея и слѣдовъ.

Къ концу работъ, въ октябрѣ мѣсяцѣ, делегація велѣла попробовать удалить лежащіе къ югу отъ Птичьего острова около самаго фарватера и знакомые здѣшнимъ лоцманамъ и шкиперамъ съ незапамятныхъ временъ обломки судна. Начатая съ большой осторожностью работа удалась безъ всякаго поврежденія землечерпательницы. Кусокъ за кускомъ вынуты были тяжелыя части судна, построеннаго сплошь изъ дубоваго лѣса и имѣвшаго въ длину болѣе 100 футовъ. То обстоятельство, что отъ палубы не оказывалось и слѣдовъ, и нѣкоторыя обуглившіяся части заставляли предполагать, что судно потонуло вслѣдствіе пожара. Вѣрныхъ указаній на то, какъ оно старо, не нашлось, по характеру же постройки надо предполагать, что оно голландскаго происхожденія. Это предположеніе подтверждается поднятыми изъ воды частями инвентаря, остатками кухонной утвари, состоящими изъ массивной особой формы посуды изъ бронзы и мѣди, которая, по опредѣленію знатоковъ, голландскаго происхожденія.

Что касается спеціально работы рефулёровъ, то она производилась также какъ въ прошломъ году, но при этомъ въ теченіе всего лѣта одного изъ нихъ было большею частью достаточно, для выполненія службы при землечерпательницѣ „Мюльграбенъ“. Рефулёръ III работалъ въ качествѣ такового лишь нѣсколько дней, во время перестановки остальныхъ рефулёровъ и употреблялся почти исключительно въ качествѣ рабочей мастерской.

При подобныхъ обстоятельствахъ очень кстати явилось ходатайство фирмы Проводникъ о насыпкѣ пріобрѣтеннаго незадолго передъ тѣмъ фирмою участка у Красной Двины, давшее возможность, занять работой рефулёръ I и его прислугу. По заключеніи необходимыхъ условій, рефулёръ I началъ 4 іюня свою дѣятельность раньше всего углубленіемъ части входа въ Красную Двицу, чтобы сдѣлать его доступнымъ для землечерпательныхъ шаландъ. За время съ 11 іюля по 27 августа произведена была насыпка земли на участкѣ Проводника. Въ теченіе 40 рабочихъ дней поднято было круглымъ счетомъ 8900 куб. саж., такимъ образомъ среднимъ числомъ около 222 куб. саж. въ день и при томъ на высоту 7' надъ нормальнымъ уровнемъ. Необходимая для насыпки земля была взята изъ вычерпанной землечерпательницами, что вслѣдствіе значительно меньшаго разстоянія составило существенное сбереженіе на расходахъ по доставкѣ ея.

Новая работа для этихъ рефулёровъ нашлась при насыпкѣ южнаго конца Кипенгольма, гдѣ съ 23 сентября до 10 октября въ 19 рабочихъ дней выгружено было 2690 куб. саж., среднимъ числомъ 161 куб. саж. въ день, на высоту 5—6 футовъ выше нормальной.



Къ концу августа Управленіе Риги-Орловской желѣзной дороги просило Биржевой Комитетъ, о поставкѣ приблизительно 3000 куб. саж. крупнаго гранта на только что насыпанный портовой участокъ въ Меллерсгофѣ. По данномъ делегаціей по портовымъ работамъ согласіи, доставка 2978 куб. саж. происходила съ 22 августа по 9 сентября и съ 17 по 30 октября.

Передъ самымъ окончаніемъ работъ, вслѣдствіе ходатайства пивоварни Вальдшлесхенъ рефулеромъ I былъ на столько поднятъ принадлежащій владѣльцу пивоварни островъ Кронзаль, состоявшій частью изъ болотистой низменности, что онъ теперь можетъ быть употребляемъ на всемъ своемъ протяженіи подъ покосъ. Для этой работы употребленъ мелкій песокъ, смѣшанный съ иломъ и глиной. Насыпка составила 2090 куб. саж. и была окончена за время отъ 15 до 30 октября въ продолженіи 13 рабочихъ дней. Такимъ образомъ ежедневная производительность равнялась 161 куб. саж.

Таблица результата работъ землечерпательницъ и рефулеровъ при постройкѣ желѣзнодорожной гавани представляетъ, опредѣленная шаландами, слѣдующую картину:

„Мюльграбенъ“	„Рига“	Всего
36,874 куб. саж.	16,868 куб. саж.	53,742 куб. саж.

Слѣдовательно настоящій результатъ работъ, при измѣреніи земли въ твердомъ видѣ представляетъ . 43,000 куб. саж.

прошлогоднее количество составляло 56,940 „ „

Такимъ образомъ всего вычерпано въ  
желѣзнодорожной гавани . . . 99,940 куб. саж.

Общій результатъ работъ землечерпательницъ въ теченіи всего года, опредѣленный шаландами, составилъ :

	Экспортн. гавань	Кипенгольмъ	Землечерп. раб.	Всего
Землечерп. „Мюльграбенъ“	36,874	176	3,259	40,309
„ „ „Рига“ . . .	16,868	—	4,078	20,946
	53,742	176	7,337	61,255

Если прибавить къ этому производительность рѣчныхъ землечерпательныхъ работъ въ размѣрѣ . . куб. саж. 100,977  
и производительность землечерпательницъ Управленія работами  
въ портѣ въ размѣрѣ . . . . . куб. саж. 22,500

то количество земли, перемѣщенное въ области Рижскаго  
порта составляетъ въ общей сложности . куб. саж. 184,732

Работа рефулеровъ распредѣляется слѣдующимъ образомъ :

	Эксп. гавань	Проводникъ	Вальд-шлесхенъ	Грантъ для ж. д.	Кипен-гольмъ	Всего
Рефулеръ I . .	9,613	10,437	2,513	318	—	22,877
Рефулеръ II . .	23,771	—	—	3,805	3,777	31,353
Рефулеръ III . .	815	—	—	—	—	815
	34,205	10,437	2,513	4,123	3,777	55,055

(См. планъ Рижской желѣзнодорожной гавани за II строительный періодъ, прилож. VI къ настоящему отчету.)

#### б. Земляныя работы.

Земляныя работы начались въ этомъ году уже 15 марта засыпкой большого углубленія у Царскаго сада, которое въ прошломъ году не могло быть насыпано рефулерами, вслѣдствіе большой отдаленности мѣста. Потребная для этого земля была насыпана къ югу отъ мастерской, приблизительно на профили 30 до высоты 15 до 16 футовъ выше нормальнаго и затѣмъ вывезена помощью полевой желѣзной дороги подрядчикомъ выгрузныхъ работъ. Работы, съ наступленіемъ болѣе теплаго времени года продолжались и ночью. Ежедневно перевозилось 7 лошадьми 600—700 вагонетовъ, то есть отъ 55 до 65 куб. саж. Въ началѣ іюня работа эта была окончена.

Одновременно съ землечерпательными работами 22 марта была начата выгрузка шаландъ для засыпки сзади шпунтовой стѣны вдоль восточнаго берега бассейна. Вслѣдствіе забастовки рабочихъ подрядчика употреблялись для выгрузки шаландъ частью арестанты, какъ и въ прошломъ году. Для болѣе быстрой насыпки откоса вдоль восточнаго берега бассейна, на послѣдній переложены были рельсы и съ прилегающихъ полей привезенъ песокъ. Вслѣдствіе этого откосъ могъ уже въ началѣ мая быть переданъ для замощенія.

Съ 27 апрѣля приблизительно до конца мая былъ сначала устроенъ запрудный валъ по ненасыпанной еще части Меллерсгофа начиная отъ желѣзнодорожной дамбы, и затѣмъ насыпанъ второй запрудный валъ вдоль Меллерсгофскаго рва. Послѣдняя работа была выполнена частью вагонетами изъ наличной земли, частью-же землю привезенною на шаландахъ изъ Меллерсгофскаго рва, и окончена до 24 іюня.

Для образованія намывнаго участка № VIII вдоль продолженія больверка Андреевскаго полуострова, ниже отверстія былъ насыпанъ еще запрудный валъ въ направленіи профили № 80 и таковой-же вдоль сѣверо-восточнаго края бассейна, послѣ того, какъ расположенныя позади послѣдняго въ такъ называемомъ рвѣ Шмидта глубокія мѣста были насколько возможно заполнены выгруженной изъ шаландъ землей. — Эта работа продолжалась до конца августа и ею закончилось передвиженіе земли для ограниченія намывныхъ участковъ.

Въ теченіи всего сезона производились планировочныя работы, которыя были окончены въ началѣ сентябрѣ.

### в. П о с т р о й к и.

Въ теченіи февраля и марта мѣсяцевъ перенесены были двѣ деревянныя водосточныя трубы для спуска водъ изъ Петергольмской и Мачтовой улицъ. Эта работа могла быть произведена лишь зимою, такъ какъ иначе она прервала бы намывныя работы и причинила поѣтому, вслѣдствіе непогоды, много затрудненій. Въ особенности трудно было устройство котлована въ пływучемъ пескѣ.

Въ началѣ марта, до наступленія ледохода приступлено было къ возведенію сухой каменной стѣны портового мола, и свайной дамбы 80' длиною, каковыя работы окончены въ теченіи мая мѣсяца. Къ этому присоединилось замощеніе откоса вдоль шпунтовой стѣны на восточномъ берегу гавани.

Къ концу мая построенная осенью 1901 года на южномъ концѣ гавани шпунтовая стѣна была на столько окончена, что можно было приступить къ ея засыпкѣ.

Между тѣмъ подрядчикъ строительныхъ работъ г. Руэцъ началъ вбивать столбы для трехъ причальныхъ мостковъ у берега восточнаго бассейна. Работа, которая въ началѣ шла быстро, было скоро затруднена продолжительнымъ высокимъ уровнемъ воды и могла быть окончена лишь 10 іюня.

Вслѣдствіе запоздалаго заключенія новаго контракта, въ строительной дѣятельности наступилъ ощутительный перерывъ. Только 2 августа было разрѣшено приступить къ вбиванію столбовъ для новой стѣны набережной, вдоль сѣверо-восточнаго берега гавани. Въ виду того, что часть стѣны, около 10 саж. длиною, простирается за уголъ между восточными границами гавани, то тутъ произошло усложненіе причинившее нѣкоторое замедленіе въ работахъ. Когда работы, по случаю наступленія морозовъ, пришлось прекратить, то на протяженіи приблизительно 55 погонныхъ саженой было вбито всего 1634 столба, въ какое число не включены требующіеся для установки паровыхъ бабъ временные столбы.

Условленная по контракту 29 декабря 1901 г. поставка лѣснаго матеріала для постройки стѣнъ набережной была въ теченіи лѣта постепенно произведена и окончена къ 1 августа прошлаго года; большая часть лѣса сложена на насыпи вдоль сѣверо-восточнаго берега.

Въ виду запоздавшего начала постройки береговыхъ стѣнъ, срокъ для сдачи массивовъ былъ отложенъ до 15 сентября. Къ этому сроку послѣдовалъ пріемъ ихъ со стороны казны.

Такъ какъ слѣдовало предполагать, что часть массивовъ придется перенести хотя-бы поздно осенью и предназначенный къ пріобрѣтенію



Комитетомъ по портовымъ дѣламъ для Рижскаго порта, плавучій кранъ не былъ даже еще заказанъ, то Биржевой Комитетъ рѣшилъ перестроить употребляемый въ качествѣ мастерской рефулёръ III въ плавучій кранъ, дабы ходъ портовыхъ построекъ и въ этомъ отношеніи могъ остаться обезпеченнымъ, по крайней мѣрѣ по-скольку это зависѣло отъ Биржевого Комитета.

Къ сожалѣнію вскорѣ обнаружилось новое затрудненіе.

25 августа наступилъ срокъ сдачи водолазнаго колокола, предназначеннаго для производства плотничныхъ работъ на рѣшеткѣ подъ береговыми стѣнами. — Означенный колоколъ былъ заказанъ Министерствомъ Путей Сообщенія Петербургскому Путиловскому заводу и состоитъ изъ самаго колокола и изъ потребнаго для работы при немъ судна вмѣщающаго въ себѣ нужные воздушные и водяные насосы, также какъ и приспособленія для освѣщенія. Въ то время какъ названное судно изготовлялось въ Петербургѣ, монтаж водолазнаго колокола производилась въ Ригѣ на участкѣ, расположенномъ у самой желѣзнодорожной гавани. Благодаря пеловкости монтера спускъ аппарата не удался, такъ что онъ застрялъ между гелингомъ и водой. Съ помощью рефулѣра земля изъ подъ колокола была высосана и благодаря этому колоколъ освобожденъ. Приѣмъ водолазнаго колокола значительно затянулся и состоялся лишь въ половинѣ октября. Назначенная Министерствомъ коммисія нашла, по подробномъ осмотрѣ, что въ аппаратѣ желательны еще нѣкоторыя улучшенія, выполненіе которыхъ не должно было однако помѣшать приѣму его казною.

Одобренныя Министерствомъ предположенныя измѣненія должны быть окончены до 1 марта 1903 года.

#### г. Зимнія работы и мастерская.

Построенная зимой 1901 г. на южномъ концѣ гавани мастерская исполнила большую часть требовавшихся починокъ и въ теченіи послѣдующаго лѣта имѣла много работы, такъ какъ, кромѣ текущихъ починокъ выполнила также часть перестройки запасныхъ частей, имѣющихъ быть вдѣланными на мѣста нынѣшней зимой. Важными работами слѣдуетъ назвать: устройство электрическаго освѣщенія на землечерпательницѣ „Мюльграбенъ“, передѣлка насосныхъ ящиковъ для землечерпательницы „Рига“ и рефулѣра I и перестройка рефулѣра III въ плавучій кранъ. Въ мастерской находятъ занятіе и запасный персоналъ машинистовъ и кочегаровъ, какъ только онъ не имѣетъ текущей работы, что къ сожалѣнію, въ теченіи этого лѣта, случалось довольно часто. Далѣе мастерская занята было починкой пароходовъ и была полезна въ особенности въ случаяхъ внезапныхъ перерывовъ въ работѣ непосредственной помощи.

Если бросить въ заключеніе взглядъ на теперешнее положеніе сооруженій желѣзнодорожной гавани, то представится слѣдующая картина :

Бассейнъ гавани на всемъ его протяженіи, также какъ и входъ въ него, въ обширномъ смыслѣ, то есть до соединенія съ фарватеромъ рѣки, углублены до 24 футовъ, но вслѣдствіе пропозошедшихъ во время послѣдняго ледохода обмелѣній, при входѣ можетъ быть заявлена глубина лишь въ 22'. Постройка береговыхъ стѣнъ, хотя правда только что начатая, будетъ въ теченіи слѣдующаго строительнаго періода окончена на протяженіи около 100 саж. За то по особому желанію Министра Путей Сообщенія у восточнаго берега построено 3 мостка для нагрузки и разгрузки, которые дѣлаютъ возможнымъ пользоваться этимъ берегомъ. Для этой цѣли вдоль берега положены 2 рельсовыхъ пути и устроена къ сожалѣнію довольно плохая мостовая, соединенная со вторымъ переѣздомъ желѣзной дороги элеватора проѣзжимъ путемъ, устроеннымъ изъ старыхъ шпаль.

На строительный періодъ 1903 г. извѣстны пока только работы условенныя по контракту 24 августа 1902 г. а именно кромѣ уже упомянутой и начатой постройки береговыхъ стѣнъ, производство землечерпательныхъ работъ въ рѣкѣ ниже входа въ желѣзнодорожную гавань; мѣсто имѣющееся для насыпки вычерпанной земли однако недостаточно и должно быть прежде образовано постройкой временной шпунтовой стѣны или тому подобнаго огражденія вдоль продолженія берега сѣверо-восточнаго бассейна въ глубь рѣки и затѣмъ далѣе внизъ по рѣкѣ. Относительно производства этихъ работъ окончательнаго еще ничего не рѣшено. Въ виду измѣненнаго положенія вещей, вслѣдствіе только что установленнаго новаго порядка въ управленіи торговыми портами Биржевой Комитетъ будетъ поставленъ въ необходимость усиленно хлопотать, дабы предупредить весьма нежелательную задержку въ дальнѣйшей постройкѣ гавани. Хотя гавань отчасти уже готова и имѣется въ распоряженіи обширная портовая территорія въ 75,000 □ саж., работы по обстройкѣ ея и перенесенію рельсовыхъ путей принадлежатъ еще далекому будущему.

## 6. Землечерпательницы и пароходы Рижскаго Биржевого Комитета.

### а. Землечерпательницы, рефулеры и шаланды.

Составъ землечерпательнаго каравана съ прошлаго года не измѣнился. Къ нему принадлежатъ :

- 1) Черпаконосная землечерпательница „Мюльграбенъ“;
- 2) Самоотвозная землечерпательница „Рига“;
- 3) Рефулеръ I,

- 4) Рефулеръ II,
- 5) Рефулеръ III,
- 6) желѣзныя землечерпательныя шаланды №№ 39, 40, 41, 42, 43 съ вмѣстимостью въ 13 куб. саж. каждая; №№ 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60 съ вмѣстимостью въ 16 куб. саж. каждая,
- 7) шаланда для угля № 23.

Землечерпательница „Мюльграбенъ“ была снабжена электрическимъ освѣщеніемъ, оказавшимъ хорошія услуги при починкахъ работахъ. Вдѣланныя въ прошломъ году пламенные трубы изъ листового желѣза оказались очень удачными. Въ остальномъ землечерпательница въ порядкѣ и требуетъ только нѣкоторыхъ починокъ деревянныхъ частей.

Въ землечерпательницѣ „Рига“ произведенъ прошлою зимою цѣлый рядъ поправокъ и перестроекъ, изъ которыхъ главнѣйшими были: а) перестройка латка, благодаря которой достигнуто, что землечерпательница почти совсѣмъ не теряетъ земли и можетъ вычерпывать грантъ въ шаланды безъ того, чтобы песокъ падалъ въ грузовое пространство; б) возобновленіе всѣхъ болтовъ и втулокъ; послѣднія, какъ и у прочихъ землечерпательницъ, получили коническую форму и не подали съ тѣхъ поръ повода ни къ малѣйшимъ жалобамъ; в) возобновленіе у важнѣйшихъ машинныхъ основаній подшипниковъ изъ хорошей мѣди; послѣдніе удовлетворительно работали; г) возобновленіе снабжающей трубы въ главной машинѣ, которая дѣйствовала хорошо д) установка особаго ополаскивающего насоса для главнаго ствола песчаного насоса, хорошо затѣмъ сохранившагося почти въ продолженіи всего рабочаго времени.

Во время работы въ истекшемъ сезонѣ обнаружались новые недостатки, которые по истеченіи гарантнаго года въ іюнѣ мѣсяцѣ, осмотрѣны и установлены тѣми же экспертами, которые производили осмотръ въ декабрѣ 1901 года, г-ми Г. Томсонъ и М. Удонъ. Особенное значеніе имѣли слѣдующіе недостатки: а) на днѣ черпаковъ частью расширились старыя трещины, частью образовались новыя; б) колебанія, которыя главная машина причиняетъ судну, усилились, такъ что представлялось необходимымъ принятіе противъ этого мѣръ.

Отчетъ объ этихъ и прочихъ недостаткахъ, установленныхъ экспертизой былъ представленъ фирмѣ Саймонсъ вмѣстѣ съ расчетомъ стоимости всѣхъ уже произведенныхъ и еще иредстоящихъ улучшеній на общую сумму 35,976 руб. 64 коп., при чемъ фирма приглашалась за вычетомъ 17,818 руб. 11 коп., которые она имѣла бы право получить, доплатить еще Биржевому Комитету 18,158 р. 53 к.

Въ декабрѣ мѣсяцѣ послѣдовалъ отъ фирмы Саймонсъ и Ко. отвѣтъ, въ которомъ она, какъ и прежде, дѣлаетъ нѣкоторыя уступки,



но затѣмъ старается отклонить отъ себя отвѣтственность за всѣ существенные недостатки и даже заявляетъ цѣлый рядъ претензій, служащихъ ей для предъявленія въ свою очередь встрѣчныхъ требованій къ Биржевому Комитету. Этотъ образъ дѣйствія фирмы долженъ вызвать принятіе энергичныхъ мѣръ.

Рефулеръ I и въ этомъ году отсталъ въ работѣ отъ рефулера II, и при болѣе долгомъ и болѣе высокомъ давленіи выказалъ малую работоспособность; въ особенности это обстоятельство становится ощутительнымъ, какъ только крылья песчаного насоса искривляются. Причину этой слабости слѣдуетъ искать въ многочисленныхъ изгибахъ, которые землесосные проводы по необходимости должны имѣть вслѣдствіе установки подвижной ихъ части въ серединѣ судна, а съ другой стороны въ томъ обстоятельствѣ, что очень трудно сохранить металлическій изгибъ въ прорѣзѣ непроницаемымъ. Для увеличенія производительности аппарата имѣется въ виду перенести сосунъ на внѣшнюю сторону судна, какъ это и бываетъ большею частью въ другихъ землесосныхъ аппаратахъ и замѣнить суставный изгибъ спиральнымъ рукавомъ.

Песчаный насосъ изнашивался отъ употребленія и будетъ замѣненъ новымъ, между тѣмъ какъ старый, послѣ основательной поправки, останется въ запасѣ.

У рефулера II произведены прошлою зимою лишь незначительныя починки, котель и машины въ порядкѣ и только сильно поврежденные крылья песчаного насоса требуютъ обновленія.

Рефулеръ III служилъ все время, за исключеніемъ приблизительно недѣли, рабочей мастерской и былъ перестроенъ осенью въ плавучій кранъ. Плавучій кранъ поднимаетъ тяжесть въ 20 тоннъ и нашелъ уже этой осенью при разборкѣ землечерпательницъ, большое примѣненіе; онъ оказался очень полезнымъ устройствомъ.

Шаланды, употреблявшіяся прошлымъ лѣтомъ въ желѣзнодорожной гавани, будутъ въ ней же и чиниться, починки въ общемъ ограничатся деревянными частями.

## б. Пароходы.

Пять ледоколовъ были весною подняты въ докъ, при чемъ значительныхъ поврежденій въ нихъ не оказалось, кромѣ течей въ многихъ мѣстахъ, которыя и пришлось задѣлать.

Осенью на одной части пароходовъ еще до наступленія зимы можно было очистить котлы, и машины подвергнуты обычному осмотру.

На „Геркулесѣ“ пришлось вынуть спасательный насосъ, каковой будетъ снабженъ теперь новыми клапанами.

На пароходѣ „Руд. Керковіусъ“ вдѣлывается новый насосъ; послѣдній будетъ готовъ къ работѣ къ веснѣ 1903 года.

„Планета“ и „Комета“ были вытянуты на зиму на берегъ и теперь чинятся. У „Планеты“ требуются нѣкоторые исправленія въ деревянныхъ частяхъ. Въ котлѣ будетъ вынута большая часть кипяtilьныхъ трубъ, для производства основательной внутренней очистки котла.

## 7. Помощь пароходамъ со стороны ледоколовъ „Ермакъ“ и „Геркулесъ“.

24 января Биржевой Комитетъ обратился въ Отдѣлъ Торговаго Мореплаванія съ слѣдующей телеграммой:

4 нагруженные судна въ Рижской передовой гавани Больдераа не могутъ выйти. 1 судно зашло во льду въ 10 морскихъ миляхъ отъ Больдераа. Рижскій Биржевой Комитетъ проситъ о высылкѣ „Ермака“.

26 января Биржевой Комитетъ сообщилъ Отдѣлу Торговаго Мореплаванія Министерства Финансовъ, что всѣ 4 судна благополучно вышли изъ порта, но что зашвы въ льду, вѣроятно между остр. Руо и Лифляндскимъ берегомъ пароходъ „Скобелевъ“ ждетъ помощи.

Въ концѣ января названнаго судна не стало болѣе видно, и Биржевой Комитетъ телеграфировалъ капитану „Ермака“ въ Ревель, что опасаются за участь судна.

„Ермакъ“ оставившій было 29 января Ревель, вернулся туда обратно и сообщилъ Биржевому Комитету 7 февраля, что намѣреніе идти на помощь „Скобелеву“ не приведено было въ исполненіе, потому что нѣсколько пароходовъ зашло во льду Финскаго залива. Онъ беретъ теперь уголь и затѣмъ выйдетъ въ море.

Когда „Ермакъ“ прибылъ наконецъ 14 февраля къ югу отъ Салиса, пароходъ „Скобелевъ“ накапунѣ этого дня былъ раздавленъ льдомъ и пошелъ ко дну.

1 апрѣля 1902 года Биржевой Комитетъ просилъ Отдѣлъ Торговаго Мореплаванія о посылкѣ „Ермака“ въ Домеснесъ, такъ какъ направляющіеся въ Ригу пароходы 10 дней сидятъ во льду и не могутъ войти въ Рижскій заливъ. Въ то же время Комитетъ выслалъ свой ледоколъ „Геркулесъ“, которому удалось 3 судна освободить отъ льда и ввести въ портъ. Въ виду того, что судна эти приняли помощь „Геркулеса“ только послѣ того, какъ узнали, что она будетъ оказана безвозмездно, Биржевой Комитетъ рѣшилъ, въ интересахъ торговли, отказаться этой весной отъ платы за оказываемую суднамъ пароходомъ „Геркулесъ“ помощь и послалъ ледоколъ еще разъ въ море. Въ этотъ рейсъ оказана была помощь пароходамъ „Остзее“ и „Лифляндія“ при очень трудныхъ условіяхъ. Такъ какъ „Геркулесъ“ не морское

судно, то онъ при сильномъ волненіи на морѣ зачерпнулъ воды, сильно обледенѣлъ и его качало въ угрожающей степени.

Въ засѣданіи отъ 11 апрѣля Предсѣдатель сообщилъ объ этомъ опасномъ плаваніи и высказалъ мнѣніе, что нельзя рисковать судномъ и въ особенности жизнью людей, и что поэтому „Геркулесъ“ впредь не долженъ посылаться въ море для оказанія помощи чужимъ кораблямъ при трудныхъ условіяхъ ледохода.

21 ноября Биржевой Комитетъ обратился въ Главное Управление Торговаго Мореплаванія съ слѣдующимъ представленіемъ за № 1489:

„Холодъ очевидно установился. Въ понедѣльникъ 18 ноября термометръ показывалъ 10° Р., во вторникъ — 15° по Р., а сегодня 20 ноября уже 19° по Р. Такъ какъ барометръ высоко стоитъ, холодъ начался при новолуніи и къ тому дуетъ вѣтеръ остъ-нордостъ, то слѣдуетъ полагать, что и подтверждается лицами хорошо знакомыми съ мѣстными метеорологическими явленіями, что настоящая погода будетъ продолжительная.

Имѣя же въ виду, что Рижскій портъ обыкновенно открытъ до конца декабря и что съ этимъ срокомъ считается вся Рижская торговля и что поэтому раннее закрытіе Рижскаго порта должно вызвать большія затрудненія и потери, Рижскій Биржевой Комитетъ считаетъ своимъ долгомъ обратиться въ Главное Управление Торговаго Мореплаванія съ почтительнѣйшею просьбою выслать въ Ригу ледоколъ „Ермакъ“ для оказанія въ потребныхъ случаяхъ помощи судамъ, идущимъ въ Ригу или выходящимъ изъ этого порта.

Въ случаѣ переменъ погоды Биржевой Комитетъ не замедлитъ донести о томъ немедленно Главному Управленію.“

Когда холодъ 22 ноября сдалъ, и море осталось свободнымъ отъ льда, Биржевой Комитетъ увѣдомилъ о томъ по телеграфу Главное Управление, и возобновилъ свое ходатайство лишь телеграммою 8 декабря, послѣ того, какъ снова нѣсколько дней продолжалась сильная стужа. Уже 9 декабря англійскій пароходъ „Форбей“ натолкнулся въ разстояніи 7 морскихъ миль отъ порта на полосу льда, черезъ которую онъ могъ пробиться только при помощи буксирныхъ пароходовъ „Солидъ“ и „Двина“.

10 декабря Биржевой Комитетъ получилъ увѣдомленіе по телеграфу, что „Ермакъ“ 12 декабря оставитъ Кронштадтъ. Въ то же время командиръ „Ермака“ запросилъ Биржевой Комитетъ, гдѣ нужна помощь. Биржевой Комитетъ отвѣтилъ телеграммой, что входъ въ Рижскій портъ еще свободенъ; если холодъ продержится, помощь будетъ нужна у Домеснесъ. На слѣдующій день 11 декабря наступила при западномъ вѣтрѣ оттепель. Биржевой Комитетъ счелъ поэтому нужнымъ тотчасъ телеграфировать командиру о томъ, что входъ свободенъ отъ льда. 11 декабря командиръ „Ермака“ капитанъ Коломейцевъ телеграфировалъ, что онъ не будетъ спѣшить выступленіемъ. Еслибъ помощь



оказалась нужной, то телеграфировать ему въ Кронштадтъ. 15 декабря капитанъ Коломейцевъ увѣдомилъ Биржевой Комитетъ, что онъ идетъ въ Ревель, куда въ случаѣ надобности ему и телеграфировать. Такъ какъ между тѣмъ наступила постоянная оттепель, то Биржевой Комитетъ не имѣлъ до конца года болѣе основанія просить о присылкѣ „Ермака“ для оказанія помощи предназначеннымъ въ Ригу судамъ.

## 8. Приобрѣтеніе морского ледокола.

То обстоятельство, что предпринятый въ апрѣлѣ отчетнаго года выходъ парохода „Геркулесъ“ для помощи судамъ, снова доказалъ, что онъ не морское судно, побудило Биржевой Комитетъ войти въ ближайшее разсмотрѣніе вопроса о приобретеніи морского ледокола. Для рѣшенія этого вопроса комитетъ считалъ прежде всего желательнымъ посмотрѣть работу въ морѣ ледокола такой силы, какъ Ревельскій и обратился поэтому къ Ревельскому Биржевому Комитету съ запросомъ, согласенъ-ли послѣдній дать Рижскому Биржевому Комитету свой ледоколъ „Городъ Ревель“ въ наемъ для пробнаго плаванія, и прислать его для этой цѣли въ Ригу. Къ сожалѣнію просьба эта не могла быть исполнена Ревельскимъ Биржевымъ Комитетомъ, такъ какъ въ то время въ Финскомъ заливѣ было еще много льда, могущаго, при наступленіи неблагоприятныхъ вѣтровъ, потребовать помощи ледокола для поддержанія навигаціи въ Ревельскомъ портѣ. Такъ же мало успѣха имѣла попытка выписать въ Ригу построенный на верфи Ланге и Сынъ ледоколъ „Владиміръ“ для установленія его силы въ болѣе крѣпкомъ морскомъ льду.

Вопросъ о приобретеніи морского ледокола былъ затѣмъ подробно разсмотрѣнъ въ особомъ засѣданіи Распорядительнымъ присутствіемъ, при участіи капитановъ судовъ и 18 апрѣля обсуждался Биржевымъ Комитетомъ.

Чтобы имѣть возможность судить о финансовой сторонѣ вопроса, инженеру Флейшеру было поручено выработать смѣту на приобретеніе двухъ ледоколовъ приблизительно въ 1200—1800 лошадиныхъ силъ каждый. Одновременно съ этимъ статистическое отдѣленіе имѣло собрать данныя о вывозѣ и привозѣ въ продолженіи мѣсяцевъ декабрь — мартъ за послѣдніе 5 лѣтъ.

Названныя данныя поступили въ Биржевой Комитетъ 20 іюня; смѣта еще не представлена.

Получающее все новыя формы управленіе портовъ и неизвѣстность того, будетъ-ли и впредь Биржевой Комитетъ имѣть возможность продолжать свою прежнюю хозяйственную дѣятельность въ Рижскомъ портѣ побудили Биржевой Комитетъ воздержаться пока отъ дальнѣйшихъ шаговъ въ этомъ дѣлѣ.

## 9. Пересмотръ обязательныхъ постановленій для Рижскаго порта.

Отношеніемъ отъ 13 ноября 1902 г. за № 2252 Начальникъ Рижскаго порта сообщилъ Биржевому Комитету, что со времени изданія выработанныхъ Рижскимъ Особымъ Присутствіемъ по портовымъ дѣламъ мѣстныхъ постановленій отъ 13 марта и 11 Апрѣля 1896 г. мѣстныя условія измѣнились и обезпеченіе благоустройства порта, соотвѣтственно нынѣ существующимъ постановленіямъ о мѣстномъ управленіи морскими торговыми портами дѣлаеть необходимымъ подвергнуть пересмотру нѣкоторыя изъ статей заключающихся въ мѣстныхъ обязательныхъ постановленіяхъ.

Въ предположеніи, что въ этомъ общемъ дѣлѣ заботы объ установленіи извѣстнаго въ портѣ порядка пожелаютъ принять участіе правительственныя и общественныя учрежденія, а также лица заинтересованныя въ судоходствѣ, Начальникъ порта проситъ Биржевой Комитетъ сообщить свое мнѣніе, какіе параграфы обязательныхъ постановленій подлежатъ измѣненію и въ какой редакціи, а также какими требованіями желательно таковыя дополнить.

Въ отношеніи своемъ отъ 20 декабря 1902 г. за № 1610 Биржевой Комитетъ представилъ начальнику порта слѣдующія соображенія относительно необходимыхъ измѣненій изданныхъ 13 марта и 11 апрѣля 1896 г. постановленій:

а. Обязательныя постановленія относительно освидѣтельствствованія и содержанія паровыхъ судовъ и перевозовъ, и устройства и содержанія пристаней.

§ 2 устанавливаетъ, что „всѣ пассажирскіе и буксирные пароходы, а также частныя „приписанные къ Рижскому порту“ свидѣтельствуются техниками портового управленія. Такъ какъ большинство пассажирскихъ и буксирныхъ пароходовъ являются „частными“, то казалось бы болѣе правильнымъ просто установить что „всѣ приписанные къ Рижскому порту пароходы свидѣтельствуются, до открытія своихъ рейсовъ техниками портового управленія.“

§ 2 пунктъ а. Послѣднія слова въ этомъ пунктѣ „къ плаванію“ должны быть замѣнены словами „къ осмотру“, такъ какъ до испытанія подъ парами (§ 2 пунктъ б) пароходъ долженъ быть лишь готовъ къ общему осмотру на мѣстѣ (см. § 2 пунктъ б), а не къ плаванію.

§ 2 пунктъ б. Ради сокращенія § можно было бы перечисленіе мѣстъ стоянки парохода, т. е. слова „на верфи, у завода, пристани или набережной“ исключить.

§ 2 пунктъ в. указываетъ, что гребныя шлюпки должны быть удобно подвѣшены; по между тѣмъ въ числѣ предметовъ, которыми

каждое судно должно быть снабжено, вовсе не упомянуты гребные шлюпки. Представлялось бы поэтому целесообразным установить, что портовые техники, свидѣтельствуя судно, удостовѣряются, имѣются ли на каждомъ пароходѣ: гребная шлюпка, исправный компасъ и т. д.

§ 7 запрещаетъ освѣщеніе судовъ керосиномъ. Такъ какъ благодаря лучшей очисткѣ керосина температура воспламененія керосина стала выше, требованіе изложенное въ этомъ § всегда можетъ быть обойдено скиперомъ заявленіемъ, что употребляемый имъ въ дѣйствительности обыкновенный керосинъ есть пиронафтъ, дозволенный настоящими обязательными постановленіями къ употребленію и имѣя въ виду, что, какъ доказываетъ практика, вышеупомянутое запрещеніе не соблюдается — казалось бы лучше разрѣшить употребленіе керосина какъ освѣтительный матеріалъ.

§ 12 требуетъ, чтобы установленные для судовъ документы были представлены каждый разъ до открытія навигаціи. Казалось бы, что совершенно достаточно одинъ разъ, а не каждый разъ передъ навигаціею предъявить означенные документы портовому управленію, а затѣмъ сему управленію должно быть заявлено лишь о каждомъ измѣненіи въ документахъ по случаю перехода судна къ другому владѣльцу, перестройки или по другимъ обстоятельствамъ.

§ 13 требуетъ, чтобы выписки изъ сдѣланнаго въ жалобной книгѣ заявленія были поданы въ портовое управленіе не позже слѣдующаго дня. Это не всегда исполнимо и надлежало бы поэтому добавить „или тотчасъ послѣ возвращенія судна въ Рижскій портъ“.

§ 22 устанавливаетъ, что во время сильнаго волненія перевозъ прекращается „по распоряженію Капитана надъ портомъ“. Это распоряженіе явится весьма часто запоздалымъ и къ тому же едва ли целесообразнымъ, такъ какъ степень волненія въ отдѣльных частяхъ порта можетъ быть совершенно различная. Было бы, быть можетъ, правильнѣе, разъ на всегда запретить перевозъ во время сильнаго волненія.

§ 23. Приведенный примѣръ является излишнимъ.

§ 26. Такъ какъ существуютъ мостки, которые вообще не разбираются, а съ другой стороны желательно дать означенному § болѣе точную редакцію, этотъ § долженъ бы, по мнѣнію Биржевого Комитета, гласить такъ: „Устройство новыхъ пристаней имѣетъ быть заявлено портовому управленію строителями или владѣльцами.“

б. Обязательныя постановленія относительно соблюденія благочинія, порядка и безопасности, изданныя 11 апрѣля 1896 г.

§ 1 долженъ быть совершенно исключенъ, такъ какъ не содержитъ въ себѣ извѣстнаго, опредѣленнаго требованія и можетъ, по этому случаю, лишь подать поводъ къ недоразумѣніямъ.



Всякое обязательное постановление, то есть мѣстный законъ, долженъ, какъ и общій законъ, установить или предъявить вполне точное, ясное и опредѣленное правило или требованіе.

§ 4 требуетъ, чтобы суда, переходящія рѣку поперегъ, отъ одного берега къ другому, обходили суда, поднимающіяся по рѣкѣ вверхъ, подъ кормю, а идущія внизъ — со стороны теченія. Что значить со стороны теченія? Затѣмъ слѣдуетъ замѣтить, что едва ли правильно говорить о судахъ, переходящихъ рѣку поперегъ. Суда идутъ или внизъ или вверхъ по рѣкѣ.

§ 5. Такъ какъ всѣ постановленія касательно того какъ править судномъ, какъ и когда уступать путь другому судну или какъ обходить его, имѣютъ чрезвычайное значеніе, а потому должны отличаться возможной ясностью и несложностью, то Биржевой Комитетъ полагалъ бы цѣлесообразнымъ, все довольно длинное и сложное содержаніе сего § касательно способа обхода судна замѣнить слѣдующимъ короткимъ правиломъ: судно, идущее въ обходъ другому, не должно заграждать пути обойденному судну. Въ ночное время каждое судно должно быть въ состояніи показывать съ кормы бѣлый огонь.

§ 6 перечисляетъ всѣ тѣ случаи, когда пароходы обязаны уменьшать ходъ. Это требованіе должно быть распространено и на тѣ случаи, когда судно проходитъ въ близкомъ разстояніи мимо мѣстъ постройки какихъ либо портовыхъ сооружений, если эти мѣста обозначены красными флагами. Постановленіе, что подходящія къ городу морскіе пароходы обязаны отъ начала Андреевской гавани до мѣста причала слѣдовать непременно малымъ ходомъ, слѣдуетъ дополнить требованіемъ, что уменьшать ходъ слѣдуетъ пароходамъ отъ начала желѣзнодорожной гавани.

§ 8 требуетъ, чтобы планширь (верхній край борта) перевозныхъ судовъ, какъ то струговъ и другихъ подобныхъ, отстоялъ отъ воды не менѣе  $1\frac{1}{2}$  фута. Биржевой Комитетъ полагаетъ, что въ виду наблюдаемой большой нагруженности означенныхъ судовъ, разстояніе планшира отъ воды должно быть увеличено до 1 фута.

§ 12 устанавливаетъ, что если судно, навалившееся на мостъ или на другое какое либо сооруженіе, не въ состояніи будетъ, отодвинуться своими средствами, то хозяинъ судна или его уполномоченный обязанъ немедленно принять мѣры, при содѣйствіи чиновъ портового управленія. Биржевой Комитетъ полагаетъ, что хозяинъ или командиръ судна должны немедленно употребить всѣ средства для спятія судна, не ожидая прихода и содѣйствія чиновъ портового управленія.

§ 13 устанавливаетъ, что суда не должны становиться на якорь по срединѣ фарватера, кромѣ особыхъ случаевъ, при чемъ по минуваніи вынуждающихъ къ тому обстоятельствъ, суда немедленно должны

подходить къ берегу. Почему къ берегу, а не просто выйти изъ фарватера?

§ 14 разсматриваетъ правила буксированія судовъ и плотовъ. По мнѣнію Биржевого Комитета установленныя въ этомъ § требованія должны быть предъявляемы только къ буксированію плотовъ или гонокъ, а не судовъ. Требованіе, чтобы передъ входомъ въ Торенсбергскій каналъ, гонки были сокращены до размѣра 14 футовъ ширины, и 4 ф. длины, слѣдовало бы распространить и на случаи входа въ прорывъ Двины.

§ 16. Въ этомъ параграфѣ слѣдуетъ слова „а на другихъ водныхъ пространствахъ“ (вторая строка снизу) замѣнить словами „... а на другихъ береговыхъ участкахъ ...“, такъ какъ уже выгруженный товаръ лежитъ на землѣ, а не на водѣ.

§ 21. Мусорные ящики, о которыхъ здѣсь говорится, установлены и содержатся Биржевымъ Комитетомъ по собственному почину и изъ собственныхъ средствъ. Этимъ же Комитетомъ заключено съ однимъ лицомъ особое условіе, касательно удаленія мусора (каменно-угольного сора) изъ судовъ стоящихъ въ Мюльграбенѣ. Со введеніемъ портового управленія устройство и содержаніе мусорныхъ ящиковъ должно составлять обязанность сего управленія, Равнымъ образомъ весьма желательно изданіе особаго обязательнаго постановленія касательно удаленія каменно-угольной пыли, мусора и т. д. изъ судовъ путемъ мусорныхъ лодокъ.

§ 23 требуетъ въ виду новаго положенія вещей новой редакціи.

§ 24 устанавливаетъ, что при столкновеніяхъ судовъ, управляющіе судами сходятся на менѣ поврежденномъ суднѣ для составленія акта о случившемся происшествіи. Такъ какъ на практикѣ это требованіе о совмѣстномъ составленіи акта на менѣ поврежденномъ суднѣ не исполняется, то казалось бы цѣлесообразнѣе его вычеркнуть.

§ 25 говоритъ о всемъ томъ, что должно быть сдѣлано, если судно затонуло. Но здѣсь забыто одно изъ первыхъ дѣйствій въ этомъ случаѣ, то есть обозначеніе мѣста, гдѣ подлежащее судно затонуло, знакомъ. (Ночью фонаремъ.)

§ 29 устанавливаетъ, что когда вода въ р. Двинѣ поднимется на 5 футовъ выше обыкновеннаго уровня, то въ распоряженіе Капитана надъ портомъ предоставляются всѣ имѣющіяся на лицо перевозочныя средства, которыя остаются въ распоряженіе портового управленія до тѣхъ поръ, пока вода не пойдетъ на убыль ниже 2 футовъ. Такое положеніе едва ли оправдывается необходимостью, такъ какъ 5 футовъ выше обыкновеннаго уровня въ предѣлахъ городскихъ набережныхъ, не означаетъ еще наводненія. А такъ какъ примѣчаніемъ къ этой статьѣ уже установлено, что при наводненіяхъ содержатели всѣхъ пассажирскихъ пароходовъ обязаны отражать въ

распоряженіе портового управленія свои пароходы, а буксирные оказывать возможную помощь на мѣстѣ ихъ нахожденія — то казалось бы правильнѣе исключить § 29, а примѣчаніе къ нему возвести въ параграфъ.

§ 30 устанавливаетъ, что паровыя суда, у которыхъ свистокъ на пути испортился, во время тумана не имѣютъ права продолжать путь и должны, впредь до исправленія свистка, подойти къ ближайшему берегу или стать на якорь. По мнѣнію Биржевого Комитета этимъ судамъ не слѣдовало бы разрѣшать подойти къ берегу, а требовать безусловно немедленной остановки на якорѣ.

§ 31. Пунктъ а сего параграфа въ настоящей своей редакціи непонятенъ и долженъ быть изложенъ иначе; п. в слѣдовало бы совсѣмъ исключить, такъ какъ 1) въ Андреевской гавани суда больше не стоятъ; 2) запрещеніе куренія табаку никогда не исполняется; 3) береговые кухни не существуютъ (за исключеніемъ одной) и 4) портовая полиція во всякое время и въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ имѣетъ возможность запретить варку пищи, если она почему либо эту варку находитъ опасной.

§ 34 требуетъ измѣненія, такъ какъ 1) въ новой гавани Большераа и въ Андреевской гавани суда теперь уже не зимуютъ, и 2) зимняя гавань составляетъ собственность Биржевого Комитета, а поэтому эта гавань не можетъ быть отведена судамъ для зимовки распоряженіемъ портовой полиціи. Въ виду выше изложеннаго, должно быть исключено и примѣчаніе къ этой статьѣ.

§ 53 говоритъ, что при производствѣ рыбной ловли невода должны быть размѣщены такъ, чтобы они не препятствовали движенію судовъ. Такъ какъ это требованіе выражено въ слишкомъ общихъ выраженіяхъ и къ тому же не соблюдается, то быть можетъ представлялось бы правильнѣе установить, что невода могутъ занимать во всякомъ случаѣ не болѣе половины фарватера.

§ 55 говоритъ, что рыбная ловля тонями и заколами можетъ быть производима вездѣ свободно, исключая фарватера. слѣдуетъ здѣсь добавить, что въ зимней гавани рыбная ловля обусловливается полученіемъ разрѣшенія со стороны Биржевого Комитета, т. е. владѣльца гавани.

Какъ слѣдуетъ предполагать, заключеніе Биржевого Комитета будетъ передано Начальникомъ порта при предстоящихъ совѣщаніяхъ въ мѣстномъ Присутствіи по портовымъ дѣламъ на обсужденіе послѣдняго.

#### **10. Мѣропріятія противъ засоренія фарватера въ Мюльграбенѣ.**

На основаніи заключеннаго съ Биржевымъ Комитетомъ соглашенія матросъ Ясперъ получилъ за отвозку угольной золы, шлака и



разнаго рода мусора съ разгружаемыхъ и нагружаемыхъ въ Мюль-грабенъ судовъ, всего 120 руб., такъ что Биржевой Комитетъ, согласно взятой имъ на себя гарантіи долженъ былъ доплатить недоборъ въ 80 рублей.

## 11. Поднятіе затонувшихъ лодокъ.

22-го іюня 1902 г. за № 770 Биржевой Комитетъ сообщилъ Начальнику Рижскаго Порта, что у Фортъ-Кометской дамбы, выше поворотнаго моста отпилено до дна и затѣмъ отвезено старое каботажное судно, принадлежащее нѣкому Ницману, и что тяжелое, неспособное плавать, дно осталось на скатѣ дамбы и можетъ тамъ погрузиться или бурею быть снесено на плавучій докъ, при чемъ Комитетъ просилъ Начальника порта, предложить портовой полиціи удалить въ непродолжительномъ, по возможности, времени остатки вышеупомянутаго судна.

Отвѣта по сему дѣлу со стороны Начальника Порта не послѣдовало.

Сообщая, что въ Малой Двинѣ, противъ пристани городскихъ пароходовъ, содержащихъ рейсы въ Ильгцемъ, лежатъ обломки стараго судна, которое во время ледохода можетъ легко быть снесено въ фарватеръ, Рижскій Биржевой Комитетъ отношеніемъ своимъ отъ 5 декабря 1902 г. за № 1557 просилъ Начальника Рижскаго Порта, сдѣлать распоряженіе объ удаленіи вышеупомянутыхъ обломковъ еще въ теченіе этой зимы.

Отвѣта такъ-же и по этому предмету со стороны г. Начальника Рижскаго Порта до заключенія настоящаго годового отчета не послѣдовало.

## 12. Зимняя гавань при устьѣ Двины.

### а. Посѣщеніе гавани.

Въ теченіи 1902 г. зимнею гаванью пользовались кромѣ землечерпательнаго каравана Биржевого Комитета, состоящаго изъ болѣе чѣмъ 40 судовъ, — 27 пароходовъ, 102 парусныхъ судна и 44 шаландъ и лодокъ. Въ настоящее время въ ней находятся 18 пароходовъ, 94 парусныхъ судна и 23 шаланды и лодки.

Лѣса сложено было въ 1902 г. въ зимней гавани 244,677 слиперовъ, 8625 брусевъ и мауерлатъ и 2239 балоковъ.

### б. Пожарная часть.

Въ февралѣ мѣсяцѣ для зимней гавани куплена у фирмы Лангензиенъ и Ко., пожарная труба, за которую со всѣми принадлеж-

ностями заплачено 533 руб. 60 коп. Труба даетъ около 14 ведеръ въ минуту, выбрасываетъ струю приблизительно на разстояніе 14 саж. и поставлена въ сараѣ при хозяйственномъ строеніи.

#### в. Кранъ въ зимней гавани.

Больдерааскій машиностроительный заводъ, въ письмѣ отъ 24 августа увѣдомилъ Биржевой Комитетъ, что починка крана въ зимней гавани окончена и стоила 1848 руб. 11 коп. Половину этой суммы Биржевой Комитетъ взялъ на себя, послѣ того, какъ Больдерааскій машиностроительный заводъ обязался на будущее время производить всѣ починки, за исключеніемъ содержація въ исправности болверка и фундамента крана, на собственный счетъ.

#### г. Рыболовство.

Въ виду того, что жалобы на рыбаковъ, которые въ 1901 году проникли въ зимнюю гавань, не могли быть рѣшены мировымъ судьей, потому что лица, подавшія жалобы не были формально уполномочены быть представителями Биржевого Комитета, то послѣдній далъ требуемую довѣренность помощнику присяжнаго повѣреннаго ф. Рюдигеръ. Послѣ того какъ мировой судья, а затѣмъ и мировой съѣздъ отказалъ по жалобѣ Биржевого Комитета на томъ основаніи, что въ дарственной грамотѣ не выражено опредѣленно, что Комитету даровано право рыболовства въ зимней гавани, была подана касационная жалоба въ Сенатъ, такъ какъ по мнѣнію присяжнаго повѣреннаго право рыболовства связано съ правомъ владѣнія Биржевого Комитета. Постановленіемъ Правительствующаго Сената отъ 16 ноября рѣшеніе Риги-Вольмарскаго съѣзда мировыхъ судей было отмѣнено и дѣло передано для вторичнаго обсужденія Митава-Баускому съѣзду мировыхъ судей, который въ засѣданіи своемъ въ декабрѣ мѣсяцѣ призналъ рыбаковъ виновными.

#### д. Границы крѣпости Усть-Двинскъ.

11 іюля за № 6054 г. Лифляндскій Губернаторъ сообщилъ Биржевому Комитету слѣдующее:

„Согласно отзыву Коменданта крѣпости Усть-Двинскъ отъ 22 мая с. г. за № 1057 имѣю честь сообщить Рижскому Биржевому Комитету для свѣдѣнія, что семиверстный раіонъ крѣпости Усть-Двинскъ установленъ въ нижеслѣдующихъ граицахъ: отъ фортъ-Кометскаго на заиадъ вдоль берега моря до прорыва р. Аа; отсюда вдоль праваго берега прорыва поперекъ рѣки Больдераа до корчмы Варонъ; обогнувъ послѣднюю съ южной стороны, граница проходитъ дальше вдоль дороги на мызу Викенъ, обогнувъ эту мызу, а также ымзу Нейховъ съ южной стороны, она сворачиваетъ къ истоку про-

тока Гапаксъ Грабенъ, далѣе граница идетъ вдоль этого протока до впаденія въ рѣку Западную Двину его праваго самага южнаго отвѣтвленія, отъ этого пункта она направляется поперекъ рѣки Западной Двины къ сѣверному берегу протока, соединяющаго озеро Стинтъ съ рѣкой Западной Двиной и далѣе вдоль этого берега до озера Стинтъ; отсюда граница проходитъ поперекъ этого озера до мызы Бельте, огибаетъ его съ юго-восточной стороны и направляется далѣе по прямой линіи на восточную окраину д. Ланеземъ до моря; отсюда граница тянется вдоль морского берега до начального пункта. На основаніи ст. 72 Положенія объ управленіи крѣпостями, приложеннаго къ приказу по Военному Вѣдомству 1901 г. за № 358, всякого рода акты устанавливающіе право собственности владѣнія или пользованія на недвижимыя имущества, расположенныя въ означенномъ районѣ, не могутъ быть совершаемы безъ удостовѣренія о неимѣніи къ тому препятствій со стороны Коменданта крѣпости Усть-Двинскъ.“

Биржевой Комитетъ, ссылаясь на то, что нѣкоторыя изъ указанныхъ границъ не совсѣмъ ясны, что можетъ легко подать поводъ къ недоразумѣніямъ, просилъ Лифляндскаго Губернатора не отказать прислать ему карту съ обозначенными на ней границами, каковая и была получена имъ 7 августа.

Но такъ какъ по собраннымъ въ Петербургѣ свѣдѣніямъ оказалось, что коммисія учрежденная по вопросу о крѣпостномъ районѣ совсѣмъ еще не окончила своей работы, то Биржевой Комитетъ счелъ своимъ долгомъ увѣдомить о томъ г. Лифляндскаго Губернатора представленіемъ отъ 11 іюня за № 6054, указавъ при этомъ, что границы 7 верстнаго района крѣпости составляютъ пока лишь проектъ.

#### е. Рельсовый путь на Фортъ-Кометской дамбѣ.

Вслѣдствіе Высочайше утвержденныхъ въ 1887 году правилъ для подъѣздныхъ путей, Биржевой Комитетъ счелъ нужнымъ заключить съ обществомъ Риги-Динабургской желѣзной дороги условіе относительно эксплоатации и содержанія рельсоваго пути на фортъ-Кометской дамбѣ, каковое условіе утверждено 10 января 1892 г. Министерствомъ Путей Сообщенія. Въ виду того, что 10 января 1902 г. контрактъ кончался, Биржевой Комитетъ отношеніемъ отъ 16 ноября 1901 г. за № 1210 просилъ управленіе желѣзной дороги о возобновленіи контракта на прежнихъ основаніяхъ.

Такъ какъ отвѣта на это не послѣдовало и въ виду того, что коммерческое отдѣленіе Риги-Орловской жел. дороги требовало отъ Биржевого Комитета уплаты на основаніи вышеупомянутаго контракта, то Биржевой Комитетъ просилъ Коммерческое отдѣленіе отношеніемъ отъ 7 сентября за № 1207 содѣйствовать и съ своей стороны ко возможно скорѣйшему полученію отзыва желѣзнодорожнаго управленія касательно возобновленія контракта.



При отношеніи отъ 23 декабря за № 27439 Биржевому Комитету пересланъ былъ коммерческимъ отдѣленіемъ Риго - Орловской желѣзной дороги проектъ новаго контракта.

ж. Инструкція для смотрителя бассейна.

Такъ какъ капитанъ Герлахъ долженъ былъ отказаться по болѣзни отъ исполненія обязанностей багермейстера, то для сохраненной имъ должности смотрителя бассейна ему была дана новая инструкция, составляющая приложение IV къ настоящему отчету.

### 13. Новая зимняя гавань.

а. Покупка земельныхъ участковъ.

По заключенному 3 декабря 1901 г. условію купецъ Лейбе Салмановичъ Гурвицъ продалъ Рижскому Биржевому Комитету участокъ земли на Кипенгольмѣ величиною въ 22,380 квадр. саж. за 169,040 р., изъ коихъ слѣдовало уплатить :

при подписаніи контракта 100,000 руб.

1 декабря 1902 г. . . . 34,520 „

1 декабря 1903 г. . . . 34,520 „

уплачивая кромѣ того по двумъ взносамъ по 5<sup>0</sup>/<sub>0</sub> годовыхъ. Городу за этотъ участокъ слѣдуетъ платить ежегодно арендной платы по 5 коп. за квадрат. саж.

Въ виду того, что расположенный на сѣверномъ концѣ Кипенгольма участокъ, принадлежащій городу былъ уступленъ Биржевому Комитету только для опредѣленныхъ цѣлей, то продолжительную переписку между городскимъ управленіемъ и Биржевымъ Комитетомъ возбуждалъ вопросъ о томъ, на какихъ основаніяхъ можетъ послѣдовать не предвидѣнная раньше отдача въ наемъ отдѣльныхъ частей этого участка подъ лѣсные склады. Результатомъ переписки было то, что Биржевой Комитетъ, отношеніемъ отъ 22 іюня за № 771 обязался уплачивать городу ежегодную сумму въ 1088 р. 93 коп. до тѣхъ поръ, пока онъ будетъ возобновлять имѣющіе силу до 1 апрѣля с. г. арендные договоры относительно мѣстъ подъ лѣсные склады. Въ случаѣ если будутъ заключены новые арендные договоры, то въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ требуется особое соглашеніе съ Городскою Управою.

При отношеніи отъ 13 іюля за № 826 Биржевой Комитетъ переслалъ Городской Управѣ условленную покупную сумму въ 54,873 руб. 40 коп., также какъ 363 руб. 40 коп. оброчныхъ денегъ и просилъ о закрѣпленіи контракта и о перенесеніи правъ владѣнія на Биржевой Комитетъ. Закрѣпленіе послѣдовало въ концѣ года.

б. Отстройка гавани.

4 сентября портовой инженеръ указалъ на необходимость, купленные для устройства зимней гавани на Кипенгольмѣ участки возвы-

силь на ихъ верхнемъ концѣ и у Двины на столько, чтобы въ половодье, вода не могла черезъ нихъ переливаться. Нижній конецъ участка Гурвица вслѣдствіе своего низкаго положенія не можетъ быть употребленъ теперь подъ лѣсные склады. Если онъ будетъ возвышенъ въ этомъ году насыпкой вычерпанной земли, то эта часть будетъ защищена отъ половодья и участокъ можетъ быть употребленъ въ дѣло.

Въ виду того, что возвышеніе нижняго конца Кипенгольма соотвѣтствовало цѣли, которой онъ долженъ служить, то есть устройству зимней гавани, Биржевой Комитетъ рѣшилъ произвести насыпку помощью рефулера и испросилъ себѣ нужныя для того средства у общаго собранія купечества, которое и разрѣшило выдачу 5000 руб.

Произведенныя въ этомъ году работы стоили 3028 руб. 64 коп.

9 апрѣля Предсѣдатель сообщилъ Биржевому Комитету, что вслѣдствіе требующагося строгаго раздѣленія расходовъ на землечерпательныя работы и работы въ желѣзнодорожной гавани необходимо устроить на Кипенгольмѣ складочное мѣсто для угля. Послѣднее будетъ имѣть приблизительно 30 саж. въ длину и  $4\frac{1}{2}$  саж. въ ширину. Расходы на этотъ предметъ составятъ по расчету инженера Флейшера приблизительно 1500 руб. Биржевой Комитетъ согласился на устройство этого угольнаго склада, на каковое устройство вмѣстѣ съ 3 мостками для нагрузки и разгрузки Общее собраніе купечества ассигновало сумму въ 3000 рублей.

#### 14. Мюльграбенская гавань.

Движеніе судовъ въ 1902 г.

Въ Новомъ-Мюльграбенѣ выгружали :									Всего :	
									Пароход.	Парусн. судовъ
	Камен. уголь	Рельсы	Чугунъ	Соль	Красильное дерево	Машин. части	Разные товары	Баластъ		
Пароход. .	106	—	—	—	—	—	43	—	149	—
Парусныхъ судовъ .	15	—	—	—	23	—	31	5	—	74
Въ Новомъ-Мюльграбенѣ нагружали :										
	Хлѣбъ	Машин. части	Лѣсъ	Гипсъ	Разные товары					
Пароходовъ . .	—	1	90	—	33	124	—			
Парусн. судовъ	—	—	16	28	3	—	47			
							273	121		

(въ предыдущемъ году 252 и 122).

Перезимовало въ Новомъ-Мюльграбенѣ 6, а въ Старомъ-Мюльграбенѣ 10 пароходовъ.

Въ Старомъ-Мюльграбенѣ грузили лѣсъ 326 судовъ, 270 пароходовъ и 56 парусныхъ судовъ (въ предыдущемъ году 242 и 62).

### 15. Больдерааская гавань.

Относящихся до движенія судовъ въ Больдерааской гавани за 1902 годъ данныхъ нельзя было достать ни отъ мѣстнаго Управленія работъ по устройству Рижскаго порта, ни отъ Капитана надъ Рижскимъ портомъ, къ которому Управленіе работъ направило обратившагося къ нему за названными справками служащаго въ Биржевомъ Комитетѣ.

### 16. Навигаціонное училище.

#### а. Дѣятельность училища.

Навигаціонное училище Биржевого Комитета въ 1901/1902 учебномъ году посѣщали: по отдѣленію для шкиперовъ и штурмановъ 23 (въ прошл. году 38), приготовительный классъ 23 (въ предыдущемъ году 26), а всего слѣдовательно 46 учениковъ. Испытаніе по окончаніи курса въ Мартѣ 1902 г. выдержали 21 ученикъ (тогда какъ въ предыдущемъ году 30), а именно на званіе шкипера 12 (въ прошломъ году 18), на званіе штурмана 9 учениковъ (въ прошломъ году 12). Испытательная коммисія состояла подъ предсѣдательствомъ Капитана надъ Рижскимъ портомъ, контръ-адмирала Герарди. Членами коммисіи назначены были г-номъ Лифляндскимъ Губернаторомъ: завѣдующій навигаціоннымъ училищемъ Биржевого Комитета, Коллежскій ассесоръ Брунсъ и шкипера Беригардъ Мора и О. Цвиллингъ; отъ городского управленія назначены были: Г. Шредеръ и старшина Паниевецъ, а замѣстителями ихъ: директоръ цементной фабрики Германъ и консулъ Вольфшмидтъ; отъ учебнаго вѣдомства преподаватель математики Е. Виссоръ.

Вслѣдствіе строгихъ предписаній объ испытаніи остроты зрѣнія учениковъ навигаціоннаго училища 3 изъ нихъ не могли быть допущены къ экзаменамъ.

#### б. Преподаваніе и учебныя силы.

При навигаціонномъ училищѣ Биржевого Комитета преподаваніе производится: по мореходной части — завѣдующимъ училищемъ капитаномъ В. А. Брунсъ и вторымъ учителемъ И. Е. Гецъ, по машиновѣдѣнію и временно по черченію — инженеромъ О. Кольгазе, по русскому языку — преподавателемъ канд. Н. Троицкимъ. Низшую хирургию (о поврежденіяхъ, багдажахъ и т. д.) преподастъ



докторъ медицины А. Цандеръ, который также производитъ испытаніе учениковъ навигаціоннаго училища относительно цвѣтоощущенія и остроты зрѣнія.

#### в. Отдѣленіе для машинистовъ и кочегаровъ.

Состоящее въ завѣдываніи инженера Кольгазе отдѣленіе для машинистовъ и кочегаровъ посѣщалось въ 1901/1902 учебномъ году 139 учениками (въ прошломъ году 153).

По національности ученики распредѣлялись слѣдующимъ образомъ: 75 латышей, 54 нѣмца, 4 русскихъ, 3 поляка, 2 эста и 1 англичанинъ. Испытаніе на званіе машиниста выдержали 55 учениковъ (въ предъидущемъ году 61) и на званіе кочегара 74 ученика (въ предъидущемъ году 77).

Къ 1 января 1903 года числилось 147 учениковъ.

#### г. Преобразование или закрытіе Рижскаго Навигаціоннаго училища.

6 мая 1902 г. новый законъ о состоящихъ въ вѣдѣніи министерства Финансовъ навигаціонныхъ училищахъ, получилъ Высочайшее утвержденіе, одновременно съ этимъ издано новое положеніе о судоводителяхъ на судахъ торговаго флота. Этими обоими законами требуемый отнынѣ для шкиперовъ и штурмановъ образовательный цензъ будетъ значительно возвышенъ и права на веденіе судовъ различныхъ категорій и плаванія строго разграничены (смотри прилож. II къ этому отчету). Организациа навигаціонныхъ училищъ совершенно новая. Согласно закону отъ 6 мая 1902 года мореходныя учебныя заведенія могутъ быть основаны лишь въ законодательномъ порядкѣ и открытыя на основаніи закона отъ 27 іюня 1867 года, школы для моряковъ должны къ 1 іюля 1905 года быть закрыты. Отнынѣ будутъ имѣться слѣдующія 4 категоріи: мореходныя училища дальняго и малаго плаванія, двухклассныя и трехклассныя мореходныя школы, пригготовительныя мореходныя школы и курсы мореходныхъ знаній. Въ мореходныхъ училищахъ дальняго и малаго плаванія ученики будутъ подготавливаться къ экзамену на званіе штурмана I и II класса; въ двухъ и трехклассныхъ мореходныхъ школахъ на степень штурмана III и IV класса. По-мимо повышенія образовательнаго ценза для приѣма учениковъ и расширенія программы, новый законъ устанавливаетъ, что право на веденіе судовъ дальняго и малаго плаванія, то есть дипломъ капитана, можетъ быть полученъ не при окончаніи курса училища, а лишь по окончаніи опредѣленнаго срока плаванія.

Изъ содержанія новаго закона усматривалось, что 1 іюля 1902 г. должны были быть открыты мореходныя училища дальняго плаванія въ Петербургѣ, Владивостокѣ, Ростовѣ на Дону, Баку и Магнусгофѣ,

и 1 іюля 1903 года мореходныя училища малаго плаванія въ Херсонѣ и Керчи, и что поэтому Биржевой Комитетъ, если онъ хочетъ обезпечить въ будущемъ ученикамъ своего навигаціоннаго училища какія-либо права, долженъ немедленно сдѣлать необходимыя къ тому шаги. Биржевой Комитетъ обратился поэтому съ отношеніемъ отъ 26 іюня с. г. за № 781 къ инспектору мореходныхъ учебныхъ заведеній, полковнику Азбелеву, прося его представить завѣдующему торговлей и промышленностью Товарищу Министра Финансовъ тайн. сов. Ковалевскому, что Рижскій Биржевой Комитетъ, находясь въ неизвѣстности относительно причинъ, побудившихъ Правительство лишить городъ Ригу училища дальняго плаванія, не можетъ не выразить своего глубокаго по поводу этого сожалѣнія, и что это мѣропріятіе должно казаться тѣмъ болѣе непонятнымъ, если имѣть въ виду, что въ Ригѣ съ 1843 года существуетъ навигаціонное училище для шкиперовъ дальняго плаванія, что живущіе вблизи Риги прибрежные жители издавна поставляли торговому мореплаванію многочисленный контингентъ шкиперовъ дальняго плаванія, и что Рижское навигаціонное училище, по отзыву правительственной инспекціи, относительно времени плаванія его учениковъ, школьнаго помѣщенія, инвентаря и всего хозяйственнаго распорядка, принадлежитъ къ лучшимъ въ имперіи. Впродолженіи многихъ десятилѣтій Рижское биржевое купечество, независимо отъ платимыхъ изъ портовыхъ сборовъ 5,000 рублей, давало ежегодно отъ 3000 до 4000 рублей изъ собственныхъ средствъ на наемъ помѣщенія, отопленіе, освѣщеніе и другія потребности училища, и это обстоятельство давало Биржевому Комитету право ожидать, что Правительство, въ случаѣ если оно не найдетъ возможнымъ содержать навигаціонныя училища дальняго плаванія въ Ригѣ и Магнусгофѣ на средства казны, обратится къ Рижскому биржевому купечеству съ предложеніемъ взять на себя часть расходовъ и нѣтъ сомнѣнія, что Рижское биржевое купечество пошло бы на встрѣчу подобному предложенію. Подобнаго предложенія однако сдѣлано не было, и извѣстіе, что только Магнусгофская школа будетъ преобразована, въ Ригѣ же не будетъ открыто никакого училища дальняго плаванія, было для биржевого купечества совершенной неожиданностью.

Въ виду того, что закрытіе навигаціоннаго училища противорѣчить интересамъ судоходства, и что съ другой стороны преобразованіе Рижскаго навигаціоннаго училища представляется необходимымъ, Биржевой Комитетъ проситъ доложить тайному совѣт. Ковалевскому, что онъ имѣетъ намѣреніе предложить биржевому купечеству, просить о преобразованіи существующаго навигаціоннаго училища въ навигаціонное училище дальняго плаванія на основаніи закона отъ 6 мая 1902 года, при чемъ биржевымъ купечествомъ будутъ и впредь ассигноваться по мѣрѣ силъ средства на его

содержаніе. Содержать же училище дальняго плаванія исключительно на свой счетъ превосходитъ силы купечества.

Затѣмъ Биржевой Комитетъ просилъ тайн. сов. Ковалевскаго, черезъ посредство полковника Азбелева, который съ своей стороны горячо высказался за основаніе въ Ригѣ навигаціоннаго училища дальняго плаванія, сообщить ему, можетъ-ли биржевое купечество въ случаѣ представленія ходатайства объ открытіи навигаціоннаго училища для дальняго плаванія въ Ригѣ согласно постановленіямъ поваго закона, надѣяться на удовлетвореніе этого ходатайства и въ какой мѣрѣ при этомъ можно разсчитывать на матеріальную помощь со стороны Правительства въ видѣ ассигнованія потребныхъ суммъ изъ поступленій портовыхъ сборовъ или общихъ государственныхъ средствъ, такъ какъ лишь по полученіи этихъ указаній Биржевой Комитетъ былъ бы въ состояніи внести соотвѣтственное предложеніе въ общее собраніе биржевого купечества.

Почти одновременно съ этимъ, а именно 2 іюля 1902 года за № 803 Биржевой Комитетъ вторично обратился, на этотъ разъ уже прямо къ тайн. сов. Ковалевскому, съ представленіемъ, въ которомъ онъ излагалъ, что дальнѣйшее существованіе Рижскаго навигаціоннаго училища на прежнихъ основаніяхъ является безцѣльнымъ въ виду новыхъ правилъ для судоводителей и что Биржевой Комитетъ имѣетъ намѣреніе, въ зависимости отъ просимыхъ и ожидаемыхъ указаній его Превосходительства предложить Рижскому биржевому купечеству ходатайствовать о преобразованіи училища или объ его закрытіи. Въ то же время Биржевой Комитетъ просилъ о назначеніи потребныхъ на содержаніе навигаціоннаго училища суммъ до его преобразованія или до его закрытія 1 іюля 1904 года, въ послѣднемъ случаѣ при обусловленномъ тѣмъ постепенномъ уменьшеніи, подлежащихъ къ ассигнованію суммъ.

Отвѣтъ на это ходатайство послѣдовалъ лишь 4 октября 1902 г. Въ немъ Отдѣлъ Торговаго Мореплаванія сообщилъ Биржевому Комитету, что записка его была разсмотрѣна Комитетомъ по портовымъ дѣламъ, но что послѣдній не нашелъ возможнымъ удовлетворить ходатайство Биржевого Комитета о назначеніи субсидіи навигаціонному училищу. При этомъ рѣшеніи Комитетъ руководствовался слѣдующими соображеніями.

Предполагаемое Министромъ Финансовъ открытіе училищъ дальняго плаванія въ Ригѣ и Магнусгофѣ признано Государственнымъ Совѣтомъ мѣрой преждевременной. Государственный Совѣтъ указалъ на то, что прежде чѣмъ приступить къ преобразованію училища въ Ригѣ при перенесеніи расходовъ по его содержанію въ той или другой формѣ на казну, слѣдуетъ позаботиться о томъ, чтобы Правительствомъ была оказана поддержка въ доставленіи знаній въ морскомъ дѣлѣ менѣе состоятельному сельскому населенію балтійскаго побережья. Государственный Совѣтъ



предпочелъ поэтому учредить въ настоящее время только одно училище дальняго плаванія въ Магнусгофъ и соотвѣственно тому преобразовать существующіе тамъ мореходные классы. Что касается дальнѣйшаго существованія навигаціоннаго училища въ Ригѣ, то Государственный Совѣтъ нашелъ, что дальнѣйшее его существованіе должно быть поставлено въ зависимость отъ перенесенія всѣхъ расходовъ по содержанію на мѣстныя средства, причемъ, если въ организаціи названнаго учрежденія оказались бы необходимыми какія-либо измѣненія, Министру Финансовъ было-бы предоставлено войти по этому дѣлу съ особымъ представленіемъ въ установленномъ порядкѣ.

Комитетъ по портовымъ дѣламъ нашелъ поэтому, что ходатайство Биржевого Комитета о назначеніи субсудіи \*) изъ специальныхъ средствъ не можетъ быть удовлетворено, такъ какъ назначеніе подобной субсидіи состояло бы въ противорѣчій съ вышеупомянутымъ мнѣніемъ Государственнаго Совѣта \*\*). Что же касается вопроса о дальнѣйшемъ существованіи Рижскаго навигаціоннаго училища, то этотъ вопросъ долженъ быть рѣшенъ впослѣдствіе, по полученіи касательно его предложеній мѣстнаго купечества.

При томъ значеніи, какое имѣло это дѣло, Биржевой Комитетъ увидѣлъ себя вынужденнымъ представить Рижскому биржевому купечеству слѣдующія соображенія :

Содержаніе навигаціоннаго училища стоило до сихъ поръ приблизительно отъ 9,000 до 10,000 рублей ежегодно, включая расходъ по содержанію классовъ кочегаровъ и машинистовъ, при чемъ слѣдуетъ замѣтить, что эти классы, если выключить наемъ помѣщенія, сами себя окупали.

Для покрытія расходовъ по содержанію навигаціоннаго училища служила прежде всего опредѣленная правительствомъ сумма въ 5,000 рублей изъ доходовъ  $\frac{1}{6}$  0/0 сбора и затѣмъ около 3,200 рублей изъ кассы биржевого общества. Остатокъ покрывался платою за ученіе въ размѣрѣ приблизительно 1,500 рублей, изъ которыхъ около  $\frac{1}{3}$  приходилось на навигаціонное училище и около  $\frac{2}{3}$  на классы кочегаровъ и машинистовъ. Такъ какъ новые штаты навигаціоннаго училища опредѣлены делегаціей въ 14,000 рублей по крайней мѣрѣ, то биржевому купечеству пришлось бы въ будущемъ расходовать на него не 3,200 рублей, но, даже въ случаѣ удвоенія ожидаемаго дохода отъ платы за ученіе, по крайней мѣрѣ на 10,000 рублей больше, чѣмъ прежде, независимо еще отъ того, что вознагражденіе учителей въ классахъ машинистовъ и кочегаровъ не принято при этомъ въ расчетъ.

Имѣя въ виду, что содержаніе Рижскаго коммерческаго училища потребуетъ весьма значительныхъ суммъ, что далѣе расноря-

\*) Именно теперешней субсидіи въ размѣрѣ 5000 рублей до закрытія училища.

\*\*) Засѣданіе Государственнаго Совѣта отъ 4 января 1902 года.

женіе большими средствами изъ портовыхъ сборовъ, состоявшими въ теченіи многихъ десятилѣтій въ вѣдѣніи Биржевого Комитета, болѣе ему не принадлежитъ — что является безусловно нежелательнымъ, требованіемъ выдачи все большихъ суммъ изъ чистой прибыли биржевого банка, отнимать у него большія наличныя суммы, и что расходы Биржевого Комитета на различнѣйшихъ поприщахъ его дѣятельности все возрастаютъ — ежегодный расходъ въ 14,000 рублей на преобразованное навигаціонное училище не можетъ не заставить задуматься. Этотъ большой расходъ могъ бы найти оправданіе лишь въ томъ случаѣ, если ожидаемая отъ преобразованнаго училища для торговли и судоходства польза была несомнѣнна. Но этого нельзя безусловно утверждать, такъ какъ многія обстоятельства говорятъ противъ этого.

Между тѣмъ, какъ прежнее навигаціонное училище было вполнѣ подчинено Биржевому Комитету, или его делегаціи, преобразованное училище будетъ учебнымъ заведеніемъ министерства Финансовъ, связаннымъ, въ законодательномъ порядкѣ, утвержденнымъ Министромъ Финансовъ уставомъ и будетъ управляться и подчиняться надзору въ общемъ порядкѣ. Такъ какъ прежнее самоуправленіе городскихъ обществъ, сословій и корпорацій подвергалось за послѣдніе года все большимъ ограниченіямъ, то дѣятельность Биржевого Комитета при управленіи основаннаго имъ училища, будетъ, какъ можно основательно опасаться, ограничиваться назначеніемъ нужныхъ денежныхъ средствъ и удовлетвореніемъ возрастающихъ изъ года въ годъ экономическихъ требованій.

Далѣе слѣдуетъ замѣтить, что при теперешнемъ положеніи Рижскаго судоходства имѣющее быть основаннымъ новое навигаціонное училище не будетъ болѣе имѣть значенія теперешняго. Если просмотрѣть списки Рижскихъ судовъ, то можно въ первую минуту подумать, что Рижское судоходство значительно возросло. Между тѣмъ какъ въ 1880 году отмѣчено 35 судовладѣльцевъ съ 45 парусными судами и 11 пароходами, въ 1900 году занесено 138 судовладѣльцевъ съ 205 парусными судами и 13 пароходами, а въ 1902 году даже 151 судовладѣлецъ съ 215 парусными судами и 21 пароходомъ. Въ дѣйствительности это быстрое возрастаніе Рижскаго судоходства лишь кажущееся и вызвано тѣмъ, что съ 1898 года въ списки Рижскихъ судовъ включены и всѣ иногороднія парусныя суда изъ Курляндіи и Лифляндіи, которыя измѣнены въ Ригѣ и потому занесены въ списки, которые ведутся Рижской таможней. Этимъ объясняется то обстоятельство, что между тѣмъ какъ въ 1897 году указанъ 31 судовладѣлецъ съ 45 парусными судами, въ слѣдующемъ году число судовладѣльцевъ составляетъ уже 110, а число парусныхъ судовъ 170; такимъ образомъ за одинъ годъ прибавилось 80 судовладѣльцевъ и 125 парусныхъ судовъ. Потребность этихъ курляндскихъ и лифляндскихъ судовладѣльцевъ въ капитанахъ и штурманахъ будетъ,

какъ надо полагать, вполне удовлетворяться преобразованной въ училище дальняго плаванія Магнусгофской школой. Что же касается спеціально Рижскаго судовладѣнія, въ тѣсномъ смыслѣ, то оно не увеличилось, а напротивъ уменьшилось, такъ какъ цѣлаго ряда прежнихъ Рижскихъ судовладѣльцевъ теперь не существуетъ. Увеличилось число большихъ пароходовъ, принадлежащихъ Рижскимъ судовладѣльцамъ, но относительно ихъ слѣдуетъ замѣтить, что едва-ли можно ожидать, чтобъ биржевое купечество, ради немногихъ потребныхъ для нихъ шкиперовъ, содержало цѣлое училище, которое будетъ приносить пользу не Рижскому судоходству, а, какъ надо полагать, лишь другимъ портамъ Россійской Имперіи. Биржевой Комитетъ того мнѣнія, что при подобномъ положеніи вещей, когда Правительство не считаетъ нужнымъ содержать школу, которая будетъ служить общимъ интересамъ русскаго судоходства, и отклоняетъ даже всякое участіе въ расходахъ, Рижское купечество не имѣетъ никакого основанія содержать совершенно одно и безъ помощи со стороны Правительства учебное заведеніе, въ существованіи котораго заинтересовано прежде всего не судоходство Рижскаго порта, а русское торговое судоходство вообще.

Съ другой стороны находящимся въ настоящее время въ навигаціонномъ училищѣ ученикамъ должна быть дана возможность, окончить курсъ съ правами капитана или штурмана и поэтому купечествомъ должны быть ассигнованы потребныя средства на содержаніе школы до 1 іюля 1904 г. даже и въ томъ случаѣ, если Комитетъ по портовымъ дѣламъ будетъ продолжать и впредь отказывать въ ассигнованіи уплачивавшихся до сихъ норъ изъ портовыхъ сборовъ суммъ. Что касается выше приведеннаго постановленія Комитета по портовымъ дѣламъ, которымъ у Биржевого Комитета уже теперь, слѣдовательно до закрытія училища, отняты назначавшіяся изъ портовыхъ сборовъ средства на содержаніе навигаціоннаго училища, то постановленіе это представляло двойное нарушеніе закона

Съ формальной стороны постановленіе Комитета по портовымъ дѣламъ было не законно, потому что ст. 9, отд. I закона отъ 8 іюня 1901 г., по которой въ названномъ совѣщаніи Комитета долженъ былъ принимать участіе представитель Рижскаго купечества, не была соблюдена. По существу рѣшеніе могло быть оспариваемо потому, что оно противорѣчило рѣшенію ст. VI закона отъ 6 мая 1902 г., согласно которой отнятіе средствъ на содержаніе училища могло послѣдовать лишь 1 іюня 1904 г. и потому, что оно обосновано было совершенно невѣрнымъ представленіемъ, что Государственный Совѣтъ, который обсуждалъ лишь общій вопросъ о преобразованіи Рижскаго навигаціоннаго училища въ училище дальняго плаванія и рѣшилъ этотъ вопросъ отрицательно, этимъ же высказалъ одновременно, что нужныя



до закрытія школы въ 1904 году суммы не должны болѣе ассигноваться изъ портовыхъ средствъ.

Если поэтому предполагаемыя попытки достигнуть измѣненія рѣшенія Комитета по портовымъ дѣламъ останутся безуспѣшными, то Биржевой Комитетъ будетъ вынужденъ, для защиты своихъ правъ, на основаніи предоставленнаго ему новымъ портовымъ положеніемъ права (ст. 14 закона отъ 8 іюня 1901 г.) принести жалобу въ Правительствующій Сенатъ. Подобное дѣйствіе было бы уже потому необходимо, что разъясненіе вопроса о степени участія представителей купечества при рѣшеніи дѣлъ, касающихся мѣстнаго порта, имѣетъ большое принципиальное значеніе.

При сообщеніи изложеннаго, Биржевой Комитетъ увидалъ себя вынужденнымъ сдѣлать Общему собранію Рижскаго биржевого купечества отъ 18 октября 1902 г. слѣдующія предложенія:

1) чтобы Рижское биржевое купечество разрѣшило делегаціи для покрытія недостающихъ, вслѣдствіе неуплаты казною субсидіи на II полугодіе 1902 г. 2,500 рублей дополнительный кредитъ въ такомъ же размѣрѣ;

2) чтобы Биржевому Комитету было дано купечествомъ порученіе сдѣлать необходимые шаги къ дальнѣйшему полученію средствъ на содержаніе училища, въ прежнемъ размѣрѣ до 1 іюля 1904 г., въ случаѣ же если представленія Комитета останутся безуспѣшны, уполномочить Биржевой Комитетъ обжаловать рѣшеніе Комитета по портовымъ дѣламъ въ Правительствующій Сенатъ;

3) закрыть Рижское навигаціонное училище 1 іюля 1904 г.

Первыя два предложенія Биржевого Комитета были приняты единогласно; что же касается послѣдняго предложенія относительно закрытія навигаціоннаго училища, то Общее собраніе нашло желательнымъ отложить этотъ вопросъ до поступленія отзыва отъ Рижскихъ судовладѣльцевъ.

Во исполненіе этого постановленія Рижскій Биржевой Комитетъ 28 октября рассмотрѣлъ все это дѣло еще разъ при участіи многихъ судовладѣльцевъ и рѣшилъ, подробно взвѣсивъ всѣ имѣющія значенія обстоятельства, сдѣлать биржевому купечеству новое предложеніе въ томъ смыслѣ, чтобы Биржевому Комитету поручено было, въ виду того, что училище при теперешнемъ уставѣ имѣетъ быть закрыто 1 іюля 1905 года, выработать новый уставъ, который бы представлялъ обезпеченіе, что училище можетъ быть ведено далѣе въ соотвѣтствующемъ намѣреніямъ купечества духѣ.

Независимо отъ вопроса о преобразованіи или закрытіи навигаціоннаго училища, Рижскій Биржевой Комитетъ увидѣлъ себя вынужденнымъ, вслѣдствіе постановленія Комитета по портовымъ дѣламъ о прекращеніи дальнѣйшей выдачи средствъ на содержаніе училища

въ прежнемъ размѣрѣ до 1 іюля 1904 года, въ особенности же въ видахъ охраненія принадлежащихъ ему по закону правъ, обратиться непосредственно 3 октября къ Августѣйшему Предсѣдателю Комитета по портовымъ дѣламъ Его Императорскому Высочеству Великому Князю Александру Михайловичу съ нижеслѣдующимъ ходатайствомъ:

„Милостивое вниманіе уже оказанное Вашимъ Императорскимъ Высочествомъ Рижскому порту, даетъ Биржевому Комитету смѣлость, обратиться къ Вашему Императорскому Высочеству, какъ Августѣйшему Предсѣдателю Комитета по портовымъ дѣламъ съ нижеслѣдующей докладной запискою. Почтительнѣйше прося Ваше Императорское Высочество подвергнуть эту записку милостивому разсмотрѣнію въ виду важнаго принципиальнаго значенія даннаго вопроса, Биржевой Комитетъ находитъ въ тоже время себя вынужденнымъ утруждать вниманіе Вашего Императорскаго Высочества подробнымъ изложеніемъ всего дѣла.

6 мая 1902 г. удостоился Высочайшаго утвержденія новый законъ о реформѣ мореходнаго образованія въ Имперіи. На основаніи сего закона учрежденная Биржевымъ Комитетомъ въ 1843 г. Рижская Навигаціонная школа Имени Его Императорскаго Высочества Велпкаго Князя Николая Александровича оказалась не преобразованной въ училище дальняго плаванія. Это обстоятельство не могло не смутить Рижское Биржевое купечество такъ какъ означенное учебное завѣдѣніе находившееся съ 1852 года подъ высокимъ покровительствомъ въ Бозѣ почившаго Цесаревича Николая Александровича существуетъ уже 59 лѣтъ, и какъ это усматривается изъ официальной справки къ представленію Министра Финансовъ въ Государственный Совѣтъ о реформѣ мореходнаго образованія въ Имперіи (стр. 103—105) принадлежитъ въ отношеніи морскаго ценза его учениковъ, помѣщенія, инвентаря и хозяйственнаго строя къ лучшимъ мореходнымъ заведеніямъ въ Имперіи.

Считая закрытіе этой школы въ интересахъ судоходства нежелательнымъ, а преобразование ея въ виду послѣдовавшаго измѣненія дѣйствующихъ правилъ о судоводителяхъ торговаго флота необходимымъ, Рижскій Биржевой Комитетъ довелъ 26 іюня с. г. до свѣдѣнія господина Товарища Министра Финансовъ, что Биржевой Комитетъ намѣренъ предложить Рижскому купечеству войти къ господину Министру Финансовъ съ ходатайствомъ о преобразованіи въ законодательномъ порядкѣ существующей навигаціонной школы въ училище дальняго плаванія, при чемъ Биржевымъ Комитетомъ было заявлено, что въ случаѣ реорганизаціи школы и принятія одной части расходовъ на счетъ казны, купечествомъ и впредь будутъ ассигнованы

посильныя средства, но что содержать училище дальняго плаванія исключительно на свой счетъ Биржевому Комитету не по силамъ.

Независимо отъ сего Рижскій Биржевой Комитетъ обратился 2 іюля с. г. за № 803 къ господину Товарищу Министра Финансовъ завѣдующему дѣлами торговли и промышленности съ особымъ ходатайствомъ, въ которомъ представлено было, что постановленіемъ Комитета по портовымъ дѣламъ отъ 1, 3 и 5 декабря 1901 г. въ распоряженіе Биржевого Комитета отпущены были на содержаніе навигаціонной школы не 5000 руб., а лишь 2500 руб., въ виду предположеннаго тогда преобразованія Рижской навигаціонной школы. Такъ какъ это преобразование Правительствомъ не совершено, то школа подлежитъ, согласно п. VI Мнѣнія Государственнаго Совѣта отъ 9 мая с. г. закрытію къ 1 іюля 1904 г. До того же времени имѣють быть ассигнованы отпускаемые по сіе время средства изъ портовыхъ сборовъ, о дополнительномъ ассигнованіи коихъ Биржевой Комитетъ и просилъ.

На означенное представленіе отъ 2 іюля с. г. Рижскій Биржевой Комитетъ по сіе время, то есть 2 октября с. г. отъ Отдѣла по Торговому Мореплаванію, ведущаго дѣлопроизводство Комитета, отвѣта не получилъ, хотя по частнымъ свѣдѣніямъ ему извѣстно, что ходатайство Биржевого Комитета уже давно разсмотрѣно въ Комитетѣ по портовымъ дѣламъ, что въ отпускѣ 2500 руб. на содержаніе школы въ этомъ году ему отказано и что постановленіе Комитета уже удостоилось утвержденія Вашего Императорскаго Высочества.

Такъ какъ при внесеніи ходатайства Рижскаго Биржевого Комитета въ Комитетъ по портовымъ дѣламъ, Отдѣломъ по Торговому Мореплаванію, на который возложено дѣлопроизводство Комитета, не было соблюдено формальнаго требованія закона и такъ какъ постановление Комитета является, по мнѣнію Биржевого Комитета, неправильнымъ и по существу — то Рижскій Биржевой Комитетъ находитъ себя вынужденнымъ въ огражденіе своихъ правъ представить настоящую докладную записку на благоусмотрѣніе Вашего Императорскаго Высочества.

На основаніи ст. 9 Мнѣнія Государственнаго совѣта отъ 8 іюня 1901 г. касательно положенія о мѣстномъ управленіи приморскими торговыми портами при обсужденіи въ Комитетѣ по портовымъ дѣламъ извѣстныхъ вопросовъ, въ томъ числѣ при разрѣшеніи представлений мѣстныхъ учреждений объ отпускѣ въ ихъ распоряженіе потребныхъ суммъ на надобности порта, приглашаются съ правомъ голоса, представители отъ мѣстнаго городского управленія и купечества. Означенное требованіе закона не было соблюдено при разсмотрѣніи представленія Комитета объ отпускѣ, впродъ до закрытія навигаціонной школы, необходимыхъ средствъ для ея содержанія, такъ какъ пред-



ставитель Рижскаго купечества въ засѣданіе Комитета по портовымъ дѣламъ приглашенъ не былъ.

Это формальное нарушеніе закона въ данномъ случаѣ имѣетъ весьма важное принципиальное значеніе, такъ какъ, признавая за Отдѣломъ право приглашать или не приглашать представителей городского управленія и купечества, въ зависимости отъ личнаго усмотрѣнія Управляющаго Отдѣломъ, городскія управленія и купеческія общества лишились бы весьма важнаго предоставленнаго имъ закономъ права непосредственнаго участія при рѣшеніи извѣстнаго рода дѣлъ. На основаніи вышеупомянутой ст. 9 закона 8 іюня 1901 года представители городскихъ управленій и купечества приглашаются въ Комитетъ по портовымъ дѣламъ не какъ свѣдующія лица съ совѣщательнымъ голосомъ, о которыхъ говорится въ ст. 10 того же закона, и приглашеніе которыхъ дѣйствительно зависитъ отъ усмотрѣнія Предсѣдателя, а какъ обязательные члены Комитета при обсужденіи извѣстныхъ вопросовъ даннаго порта. При раздробленіи голосовъ голоса представителей отъ городского управленія и Биржевого купечества могутъ имѣть рѣшающее значеніе. Изъ сего вытекаетъ, какъ важно для городскихъ управленій и купечества охрана предоставленнаго имъ самимъ законодателемъ права непосредственнаго участія въ разрѣшеніи дѣлъ родного города и порта въ тѣхъ случаяхъ, гдѣ это установлено закономъ и какъ обязательно для нихъ отстаивать это право передъ Комитетомъ по портовымъ дѣламъ въ интересахъ судоходства и торговли.

Если такимъ образомъ постановленіе Комитета по портовымъ дѣламъ должно быть признано неправильнымъ съ формальной стороны то есть въ виду того, что на засѣданіе Комитета не былъ приглашенъ представитель купечества, какъ это установлено закономъ, то по мнѣнію Биржевого Комитета, оно является едва ли иривильнымъ и по существу. Рижская навигаціонная школа содержалась главнымъ образомъ на счетъ портовыхъ сборовъ. Размѣръ ассигнованія, 5000 руб. въ годъ былъ опредѣленъ въ силу Высочайше утвержденнаго Мнѣнія Государственнаго Совѣта отъ 10 апрѣля 1867 г. и 1 февраля 1871 г. взаимнымъ соглашеніемъ Министровъ Финансовъ и Внутреннихъ Дѣлъ. Съ переходомъ взиманія и расходованія портовыхъ сборовъ изъ вѣдѣнія Биржевого Комитета въ вѣдѣніе Комитета по портовымъ дѣламъ, на означенный Комитетъ перешла и обязанность дальнѣйшаго ассигнованія означенной суммы. То обстоятельство, что по новому закону означенная школа не преобразована въ училище дальняго плаванія, должно имѣть своимъ послѣдствіемъ закрытіе сего учебнаго заведенія, но не прекращеніе выдачи средствъ до его закрытія, ибо это закрытіе можетъ послѣдовать въ силу ст. VI закона о мореходномъ образованіи лишь 1 іюля 1904 г., а до тѣхъ норъ ассигнованіе средствъ изъ портовыхъ сборовъ во всякомъ случаѣ обязательно. Но если даже допустить, что означенная ст. VI закона 6 мая с. г. не относится

къ Рижской школѣ, такъ какъ въ этой статьѣ говорится о мореходныхъ классахъ, образованныхъ на основаніи положенія 27 іюня 1867 г., Рижская же навигаціонная школа существуетъ на основаніи особаго устава, то и въ такомъ случаѣ постановленіе Комитета является неправильнымъ, такъ какъ согласно многократнымъ рѣшеніямъ Правит. Сената ни какое учебное заведеніе не можетъ быть лишено произвольно необходимыхъ средствъ существованія, впредь до его закрытія въ установленномъ порядкѣ. Самое же закрытіе учебнаго заведенія должно совершаться постепенно, дабы не поставить учениковъ сего заведенія въ безвыходное положеніе. А такъ какъ главнымъ источникомъ содержанія Рижской навигаціонной школы являлись портовые сборы, а эти сборы составляютъ нынѣ спеціальныя средства Комитета по портовымъ дѣламъ, то Комитетъ не въ правѣ былъ отказать въ выдачѣ 2500 руб. на содержаніе навигаціонной школы въ 1902 году.

Ст. 14 отдѣла I закона 8 іюня 1901 г. указываетъ Биржевому Комитету какого образа дѣйствія ему надлежитъ держаться при подобныхъ обстоятельствахъ. Но раньше чѣмъ слѣдовать означенному указанію закона, Рижскій Биржевой Комитетъ пріемлетъ смѣлость ходатайствовать передъ Вашимъ Императорскимъ Высочествомъ о вторичномъ разсмотрѣніи ходатайства Рижскаго Биржевого Комитета объ ассигнованіи необходимыхъ средствъ на содержаніе Рижской навигаціонной школы, впредь до ея закрытія, въ одномъ изъ ближайшихъ засѣданій Комитета по портовымъ дѣламъ при участіи представителя Рижскаго биржевого купечества, на точномъ основаніи ст. 9 Мѣстнаго Государ. Совѣта отъ 8 іюня 1901 г. Этотъ путь для защиты своихъ правъ Рижскій Биржевой Комитетъ позволяетъ себѣ избрать въ виду того, что ему хорошо извѣстно отношеніе Вашего Императорскаго Высочества ко всѣмъ вопросамъ касающимся русскихъ портовъ; не безызвѣстны ему также неоднократно преподанныя Вашимъ Императорскимъ Высочествомъ указанія, что всѣ функціи новаго административнаго строя въ портахъ должны быть свободны отъ формализма и должны примѣняться къ требованіямъ практической жизни, вполне соображаясь съ мѣстными нуждами и условіями.

Въ глубокомъ довѣріи къ благимъ намѣреніямъ Вашего Императорскаго Высочества, Рижскій Биржевой Комитетъ рѣшился обратиться непосредственно къ Вашему Императорскому Высочеству какъ Августѣйшему Предсѣдателю Комитета, почтительнѣйше прося не отказать въ милостивѣйшемъ удовлетвореніи его ходатайства.“

На ходатайство это, отправленное 3 октября за № 1294 въ Ай-Тодоръ въ Крыму послѣдовалъ уже отъ 10 октября милостивый отвѣтъ. Въ послѣднемъ, по приказанію Его Императорскаго

Высочества, сообщалось Биржевому Комитету, что по вопросам изложеннымъ въ представленіи отъ 3 октября 1902 г. за № 1294 Его Императорское Высочество располагаетъ произвести разсмотрѣніе въ Комитетѣ подъ Личнымъ Своимъ предсѣдательствомъ, когда изволитъ возвратиться въ С.-Петербургъ и конечно Биржевой Комитетъ будетъ поставленъ своевременно о томъ въ извѣстность.

Такъ какъ возвращеніе Августѣйшаго Главноуправляющаго Торговаго Мореплаванія въ Петербургъ послѣдовало лишь въ концѣ декабря, то означенное дѣло въ 1902 году еще не было окончено.

### 17. Вспомогательная касса для шкиперовъ.

Изъ вспомогательной кассы для шкиперовъ выдавалось въ истекшемъ году пособіе 10 вдовамъ на сумму 996 руб.

Капиталъ составлялъ 31 декабря 1902 г. 24,478 руб. 52 коп.

### 18. Вспомогательная касса для моряковъ.

Изъ вспомогательной кассы для моряковъ выдавалось въ минувшемъ году пособіе 77 лицамъ, на что израсходовано 3040 руб.

Капиталъ составлялъ 31 декабря 1902 г. 47,312 руб. 81 коп.

### 19. Пріютъ для моряковъ.

#### а. Иосѣщеніе пріюта.

Съ января по 31 декабря 1902 г. проживало временно въ пріютѣ:

русскихъ подданныхъ 755 челов.

англичанъ . . . . . 7 "

нѣмцевъ . . . . . 13 "

сѣверо-американцевъ . 4 "

шведовъ . . . . . 18 "

норвежцевъ . . . . . 10 "

датчанъ . . . . . 7 "

голландцевъ . . . . . 2 "

всего 816 челов. (въ предъид. году 759).



## Квартировало :

въ Январѣ . . .	43	челов.	. . .	758	сутокъ
„ Февралѣ . . .	61	„	. . .	1075	„
„ Мартѣ . . .	59	„	. . .	917	„
„ Апрѣлѣ . . .	115	„	. . .	844	„
„ Маѣ . . .	91	„	. . .	717	„
„ Июньѣ . . .	76	„	. . .	701	„
„ Июльѣ . . .	122	„	. . .	690	„
„ Августѣ . . .	141	„	. . .	915	„
„ Сентябрьѣ . . .	109	„	. . .	828	„
„ Октябрьѣ . . .	92	„	. . .	964	„
„ Ноябрьѣ . . .	91	„	. . .	918	„
„ Декабрьѣ . . .	55	„	. . .	804	„

---

1055 челов. . 10,131 сутки

(въ предыдущемъ году 1036 челов. 10234 сут.)

## Инвалидныхъ моряковъ пользовалось за счетъ пріюта :

капитановъ . . . 3 челов.

штурмановъ . . . 1 „

лоцмановъ . . . 1 „

матросовъ . . . 9 „

---

Всего 14 (въ предыд. г. 15 чел.)

---

## б. Учрежденіе Владиміръ-Марія.

Изъ капитала сего учрежденія въ истекшемъ году выдавалось постоянное вспомошествованіе 6 морякамъ. Всего израсходовано 400 руб. Капиталъ составлялъ къ 31 декабря 1902 г. 11,923 руб. 37 коп.

## 20. Леченіе больныхъ матросовъ.

Въ теченіи 1902 г. на счетъ морской больничной кассы пользованы были въ городской больницѣ 171 моряковъ въ продолженіи 3271 больничныхъ дня (въ предыдущемъ году было пользовано 118 въ продолженіи 2537 дней) а именно :

русскихъ подданныхъ . .	150	челов.
англичанъ . . . . .	13	„
итѣмцевъ . . . . .	3	„
скандинавцевъ . . . . .	3	„
французовъ . . . . .	1	„
бельгійцевъ . . . . .	1	„

---

всего 171 челов.

Уплочено было за нихъ 3299 руб. 1 коп., изъ каковой суммы часть была возмѣщена судовыми корреспондентами, судовладѣльцами и обществомъ взаимнаго страхованія отъ несчастныхъ случаевъ, т. ч. на долю морской больничной кассы пришлось лишь 1604 руб. 98 коп.

## 21. Больдерааскій карантинный лазаретъ.

Какъ уже сообщено въ главѣ I настоящаго отчета Комитетъ по портовымъ дѣламъ въ С.-Петербургѣ рѣшилъ отпускать необходимыя на содержаніе Больдерааскаго карантиннаго лазарета суммы не Биржевому Комитету, а мѣстному Присутствію по портовымъ дѣламъ, каковое рѣшеніе вполне соотвѣтствовало желаніямъ Биржевого Комитета, такъ какъ послѣдній лишь по настоятельному желанію Губернскаго начальства принялъ на себя завѣдываніе карантиннымъ лазаретомъ и уже много разъ ходатайствовалъ объ освобожденіи отъ этой обязанности. Поэтому Биржевой Комитетъ счелъ нужнымъ обратиться 29 іюня 1902 г. за № 795 съ слѣдующимъ отношеніемъ къ Капитану надъ Рижскимъ портомъ :

„Постановленіемъ Комитета по портовымъ дѣламъ отъ 1, 3 и 5 декабря 1901 г. было рѣшено, освободить Рижскій Биржевой Комитетъ отъ завѣдыванія карантиннымъ лазаретомъ и отпустить на 1902 г. въ распоряженіе Начальника Рижскаго порта 3000 руб. на содержаніе означеннаго лазарета.

Руководствуясь означеннымъ постановленіемъ Комитета по портовымъ дѣламъ и принимая во вниманіе, что съ 1 іюля с. г. Ваше Превосходительство вступаете въ исправленіе новой должности Начальника Рижскаго порта, Рижскій Биржевой Комитетъ имѣетъ честь покорнѣйше просить Ваше Превосходительство, не отказать въ распоряженіяхъ къ приему лазарета.

Вмѣстѣ съ симъ Биржевой Комитетъ имѣетъ честь увѣдомить Васъ, что такъ какъ передача карантиннаго лазарета Начальнику порта не могла раньше состояться, въ виду того обстоятельства, что означенная должность не была еще учреждена, то Биржевой Комитетъ былъ ноставленъ въ необходимость покрыть неотложные расходы по содержанію лазарета, а равно плату за наемъ дома изъ собственныхъ средствъ. Общая сумма сихъ расходовъ въ размѣрѣ 257 руб. слагается изъ слѣдующихъ отдѣльныхъ статей :

- |  |          |
|--|----------|
| 1) счетъ за помѣщеніе лазарета въ домѣ Клейнберга въ Усть-       |          |
| Двинскѣ за I половину 1902 года . . . . .                        | 225 руб. |
| 2) счетъ лѣсопильного завода Шапиро за отпущенныя дрова          |          |
| на отопленіе лазарета . . . . .                                  | 20 „     |
| 3) счетъ Берзина за наполненіе ледника лазарета льдомъ . . . . . | 12 „     |

Итого 257 руб.

О возвращеніи этой суммы, израсходованной Биржевымъ Комитетомъ въ счетъ 3000 руб., назначенныхъ постановленіемъ Комитета по портовымъ дѣламъ въ распоряженіе Вашего Превосходительства, Биржевой Комитетъ покорнѣйше проситъ.“

За симъ Биржевой Комитетъ 1 іюля за № 801 отказался отъ продолженія послѣ 15 декабря 1902 г. контракта, заключеннаго имъ съ присяжнымъ повѣреннымъ С. Реше, и въ засѣданіи своемъ отъ 1 апрѣля постановилъ поручить инженеру Флейшеру снести съ Начальникомъ порта о приѣмѣ инвентаря, а равно и просить сего послѣдняго, о послѣдовавшемъ приѣмѣ карантиннаго лазарета сообщить Биржевому Комитету письменно.

Возвратъ вышеупомянутыхъ 257 руб., израсходованныхъ Биржевымъ Комитетомъ въ счетъ ассигнованныхъ на содержаніе карантиннаго лазарета 3000 руб., послѣдовалъ при отношеніи Начальника порта отъ 19 сентября 1902 г. за № 1862.

Во исполненіе возложеннаго на него порученія инженеръ Флейшеръ 3 октября за № 90 съ представленіемъ списка инвентарнаго имущества и приѣмочнаго акта донесъ, что Портовымъ Управленіемъ 17 сентября приняты какъ инвентаръ лазарета, такъ равно и самое зданіе лазарета на прежнихъ основаніяхъ.

Приѣмочный актъ имѣетъ слѣдующее содержаніе:

„Сего семнадцатаго дня сентября 1902 г. Старшій Помощникъ Начальника Рижскаго порта Камеръ-Юнкеръ ВЫСОЧАЙШАГО Двора Ив. Ив. Назимовъ въ присутствіи корабельнаго инженера С. Г. Воропина и врача Портового Управленія доктора В. Виленкина принялъ отъ уполномоченнаго на то инженера Рижскаго Биржевого Комитета Оск. Густ. Флейшера помѣщенный въ домѣ Клейнберга въ Усть-Двинскѣ карантинный лазаретъ на основаніяхъ, изложенныхъ въ приложеніи къ отношенію Рижскаго Биржевого Комитета на имя Начальника порта отъ 11 сентября с. г. за № 1216. Находящіеся при карантинномъ лазаретѣ инвентаръ и приспособленія, поименованныя въ приложенномъ къ сему акту спискѣ, оказались въ полномъ количествѣ и въ полной исправности.“

## 22. Плавучій докъ.

1) Для продолженія и окончанія укрѣпленія берега у плавучаго дока Биржевой Комитетъ испросилъ изъ портовыхъ сборовъ сумму въ 18,000 рублей, которая и была разрѣшена ему постановленіемъ Комитета по портовымъ дѣламъ отъ 1, 3 и 5 декабря 1901 года. На выполненіе проектированныхъ портовымъ инженеромъ Пабстъ работъ сдѣланы были предложенія г-ми В. Гопфе и А. Руецъ. Такъ какъ предложеніе послѣдняго было ниже приблизительно на 1000 руб.



то оно и было принято Биржевымъ Комитетомъ. Послѣ того, какъ проектъ былъ представленъ Начальникомъ работъ въ портѣ Управленію торговыми портами и былъ послѣднимъ утвержденъ 13 іюня, можно было приступить къ его выполнению ; работы при продолжавшемся высокомъ уровнѣ воды, встрѣчали не мало затрудненій, такъ что окончаніе могло послѣдовать лишь въ октябрѣ. Стоимость болверка длиною въ 73 сажени, снабженнаго вѣздомъ и состоящаго изъ укрѣпленной на якоряхъ шпунтовой стѣны и надъ поверхностью воды изъ замощеннаго откоса составила 17,808 рублей.

2) Письмомъ отъ 28 іюня Рижское пароходное общество просило объ уменьшеніи таксы за подъемъ въ докъ его судовъ, пользующихся ежегодно докомъ.

Делегация по завѣдыванію плавучимъ докомъ нашла однако таксу не слишкомъ высокою и доложила объ этомъ Биржевому Комитету слѣдующее :

„Во исполненіе журнальнаго постановленія отъ 12 іюня за № 727 нижеподписавшаяся делегация по завѣдыванію плавучимъ докомъ имѣетъ честь, почтительнѣйше доложить, что расходы по подъему въ докъ пароходовъ Рижскаго пароходнаго общества, а именно :

пароходъ Константины . . . .	661 рег. тоннъ за 650 тоннъ
„ Императоръ Николай II	„ 900 „

разсчитаны по существующей таксѣ, каковую таксу никакъ нельзя назвать чересчуръ высокою.

Изъ приложенной сравнительной таблицы, составленной портовымъ инженеромъ Пабстъ, явствуетъ, что такса плавучихъ доковъ схожихъ съ рижскимъ, какъ напримѣръ дока Свентинскаго общества въ Килѣ и Штетинскаго машиностроительнаго общества въ Штетинѣ почти сходится съ нашею и что наша такса для судовъ имѣющихъ болѣе 500 регистровыхъ тоннъ даже ниже. Въ сухопутномъ докѣ въ Гельзингеръ, который вообще трудно собственно сравнивать съ нашимъ, плата за подъемъ въ докъ выше, плата же за стоянку нѣсколько ниже.

Поэтому нѣтъ основанія уменьшить таксу.

Но чтобы дать преимущество и оказать облегченіе плавающимъ подъ русскимъ флагомъ морскимъ судамъ рижскихъ судовладѣльцевъ, предлагается дѣлать означеннымъ рижскимъ судамъ въ видѣ исключенія 10% скидки съ общей суммы (плата за подъемъ въ докъ и за стоянку), совершенно независимо отъ продолжительности стоянки въ докѣ по п. 3 таксы. — Слѣдовательно эта скидка предназначена только для морскихъ судовъ рижскихъ судовладѣльцевъ.

При этомъ случаѣ нижеподписавшаяся делегация считаетъ умѣстнымъ, указать на то, что п. 1 таксы имѣетъ примѣняться лишь къ легкимъ рѣчнымъ судамъ, и поэтому слѣдовало бы прибавить

слова „для рѣчныхъ судовъ“, чтобы избѣжать въ будущемъ недоразумѣнйя.

Приложенная къ приведенному представленію делегаціи таблица представляетъ слѣдующія сравнительныя цифры :

	Бр. рег. т.	Подъемъ въ докъ и спускъ изъ дока	Плата за стоянку въ день.	Особые расходы
Рижскій плавуч. докъ	200	85 рублей	23 рубля	
Кильскій „ „	200	92 „ (200 м.)	23 „ (50 м.)	
Штетинскій „ „	200	82,8 „ (180 м.)	20,7 „ (45 м.)	
Гельзингерск. сухоп. д.	200	67,6 „ (130 кр.)	10,4 „ (20 кр.)	до 5 эре съ тонны
Рижскій плавуч. докъ	500	112 рублей	41 рубля	
Кильскій „ „	500	126,5 „ (275 м.)	40,5 „ (90 м.)	
Штетинскій „ „	500	131,1 „ (285 м.)	46 „ (100 м.)	
Гельзингерск. сухоп. д.	500	109,2 „ (210 кр.)	26 „ (50 кр.)	до 5 эре съ тонны
Рижскій плавуч. докъ	1000	157 рублей	86 рублей	
Кильскій „ „	1000	172,5 „ (375 м.)	87,4 „ (190 м.)	
Штетинскій „ „	1000	194 „ (422 м.)	92 „ (200 м.)	
Гельзингерск. сухоп. д.	1000	174,2 „ (335 кр.)	52 „ (100 кр.)	до 5 эре съ тонны
Рижскій плавуч. докъ	1500	202 рубля	131 рубля	
Кильскій „ „	1500	218,5 „ (475 м.)	133,4 „ (290 м.)	
Штетинскій „ „	1500	248,4 „ (540 м.)	138 „ (300 м.)	
Гельзингерск. сухоп. д.	1500	239,2 „ (460 кр.)	78 „ (150 кр.)	до 5 эре съ тонны
Рижскій плавуч. докъ	2000	247 рублей	176 рублей	
Кильскій „ „	2000	264,5 „ (575 м.)	179,4 „ (390 м.)	
Штетинскій „ „	—	—	—	
Гельзингерск. сухов. д.	2000	304,2 „ (585 кр.)	104 „ (200 кр.)	до 5 эре съ тонны

Биржевой Комитетъ рѣшилъ пока еще отказаться отъ общаго пониженія таксы для пароходовъ Рижскихъ судовладѣльцевъ, для парохода же „Константинъ“ рижскаго пароходнаго общества, стоянка котораго въ докъ потребовала болѣе долгаго времени, въ виду § 10 п. в. правилъ для плавучаго дока сдѣлать скидку въ 10% съ общей суммы расходовъ по подъему въ докъ и стоянки въ немъ.

3) 17 сентября портовой инженеръ подалъ слѣдующую записку :

Рижскій плавучій докъ состоитъ изъ 2 частей, имѣющихъ вмѣстѣ 260 футовъ длины съ подъемной силой въ 2350 тоннъ, каковой вѣсъ имѣютъ приблизительно грузовые пароходы въ 3000 регистров. тоннъ. Г. Министръ Финансовъ, признавъ въ 1894 г. необходимость постройки плавучаго дока, отвѣчающаго требованіямъ современнаго судоходства, указалъ на то, что Министерство Путей Сообщенія считаетъ нужнымъ болѣе длинный докъ, такъ какъ въ Ригу уже приходятъ суда длиною въ 350 футовъ. При пріобрѣ-

теніи дока Биржевой Комитетъ ограничился на первыхъ иорахъ длиной въ 260 футовъ, въ виду того, что Ригѣ не была еще знакома дѣятельность плавучаго дока и что удлиненіе дока прибавленіемъ третьей части можетъ быть произведено во всякое время.

Открытый для пользованія въ августѣ мѣсяцѣ 1898 г. докъ стоилъ съ оборудованіемъ 198,635 руб. и очень хорошо посѣщался, такъ что его польза для судоходства не подлежитъ сомнѣнію.

Докомъ пользовались :

въ 1898 году . .	27	судовъ
„ 1899 „ . .	65	„
„ 1900 „ . .	96	„
„ 1901 „ . .	88	„

По мимо того неудобства, что докъ не въ состояніи поднимать суда имѣющія болѣе 300 футовъ длины или вѣсъ болѣе 2350 тоннъ, прошлымъ лѣтомъ далъ себя сильно чувствовать второй недостатокъ. Пришлось отказать въ приѣмѣ цѣлому ряду судовъ, вслѣдствіе того, что докъ былъ долгое время подъ рядъ занятъ находившимся въ починкѣ пароходомъ и затѣмъ еще въ то время, когда самый докъ долженъ былъ быть поднятъ, по прошествіи 4 лѣтъ дѣятельности, для окраски нижнихъ частей. Въ теченіе около 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> мѣсяцевъ вслѣдствіе продолжительной починки Либавскаго ледакола и собственнаго подъема, докомъ не могли пользоваться большія суда, и многимъ изъ нихъ пришлось отказать въ приѣмѣ, вслѣдствіе чего они ушли за границу. Исключать же изъ дока суда требующія большихъ и продолжительныхъ починокъ не въ интересахъ мѣстнаго судостроенія, которому всячески надо содѣйствовать доставленіемъ работы.

Первое неудобство, недостаточная длина и подъемная сила рижскаго плавучаго дока, на которыя уже указали сами Министерства Финансовъ и Путей Сообщенія, также какъ и второе, обнаруживающееся тогда, когда докъ долгое время бываетъ занятъ однимъ судномъ или, вслѣдствіе собственной починки, долженъ прекратить свою дѣятельность, можно устранить присоединеніемъ къ двумъ уже имѣющимся частямъ еще третьей длиной въ 160 футовъ. Обѣ большія части будутъ тогда имѣть вмѣстѣ длину въ 320 футовъ и подъемную силу въ 2820 тоннъ, помощью которой удобно могутъ быть подняты суда длиной въ 350 футовъ, а третья меньшая часть будетъ служить запасной для небольшихъ судовъ, въ большомъ числѣ посѣщающихъ докъ. Большая часть дока до сихъ поръ хорошо сохранилась, между тѣмъ, какъ меньшая требуетъ труднаго и отнимающаго много времени подъема въ докъ, при которомъ ей нужна половина большой части, такъ что обѣ части должны прекращать свою дѣятельность.



Чтобы сдѣлать Рижскій плавучій докъ соотвѣтствующимъ современному требованію судоходства, желательно пріобрѣтеніе третьей части такихъ же размѣровъ, какіе имѣетъ существующая нынѣ большая часть. Расходы должны быть опредѣлены въ 150,000 рублей.

Биржевой Комитетъ призналъ необходимость увеличенія рижскаго дока и рѣшилъ нужныя на то средства испросить изъ портовыхъ сборовъ будущаго года.

4) Рижскимъ плавучимъ докомъ пользовались въ 1902 году 72 судна.

Изъ нихъ 66 было русскихъ и 6 иностранныхъ.

Самое большое судно, иностранный пароходъ „Secunda“, имѣлъ вмѣстимость 2026 рег. тонн.

Пользовались докомъ :

13 морскихъ пароходовъ	вмѣстимостью	8650 рег. тоннъ
1 морская землечерпательница	„	800 „ „
24 иарусныхъ судна	„	7985 „ „
7 ледоколовъ,		
7 маленькихъ пароходовъ,		
2 рѣчныхъ землечерпательницъ,		
10 шаландъ,		
5 доковыхъ понтоновъ.		

Влѣдствие понесенной аваріи докомъ поднято	14 судовъ,
для починокъ . . . . .	32 „
„ осмотра и окраски . . . . .	26 „
Большій докъ былъ занятъ въ теченіи	167 дней,
„ „ „ свободенъ „ „	198 „
Меньшій докъ былъ занятъ въ теченіи	152 „
„ „ „ свободенъ „ „	213 „

При произведенномъ прошломъ лѣтомъ поднятіи самихъ доковъ пришлось прекратить ихъ работу въ продолженіи 44 дней.

Доходы по плавучему доку въ 1902 г. составляли :

За пользованіе докомъ . . . . 11,047 руб. 71 к.

Плата за рабочихъ при докѣ . . . 7 „ — „

„ „ электрическое освѣщеніе . . . 14 „ 80 „

„ „ наемъ помѣщенія . . . 572 „ — „

„ „ проданный старый ма-

теріалъ . . . . . 46 „ — „

„ „ пользованіе телефономъ . . . 188 „ 36 „

11,876 р 17 коп.

Израсходовано было :

на жалованія и поденную плату .	4,475 р. 52 к.	
„ приведеніе въ дѣйствіе паровыхъ машинъ . . . .	292 „ 55 „	
„ расходы по содержанію и инвентарь . . . . .	3,860 „ 61 „	
„ разные расходы . . . . .	471 „ 82 „	
„ ремонтъ построекъ . . . . .	281 „ 39 „	
		9,381 р. 89 коп.
Такимъ образомъ перевѣсъ доходовъ надъ расходами составляетъ . . . . .		2,494 р. 28 коп.

### 23. Рижскій Корабленодъемный докъ.

Патентъ слипъ-докомъ пользовались въ 1902 году 32 судна съ 2906<sup>1</sup>/<sub>2</sub> ластами, между коими было 4 парохода въ 260 лошадиныхъ силъ (въ предыдущемъ году 10 судовъ съ 1122 ластами).

### 24. Больдерааскій машиностроительный заводъ.

Больдерааскій машиностроительный заводъ въ 1902 году занятъ былъ различными починками пароходовъ и землечерпательницъ Биржевого Комитета и пароходовъ Рижскаго Пароходнаго общества также какъ и другими работами.

### 25. Компасо-провѣрочная станція.

Въ 1902 году компасы провѣрены на 15 судахъ, а именно:  
на 8 судахъ въ зимней гавани,  
„ 4 „ передъ пріютомъ для моряковъ,  
„ 3 „ позади дамбы СДЕ.

### 26. Наблюденія метеорологическія и надъ уровнемъ воды по градштоку.

а. Метеорологическія станціи въ Ригѣ и Усть-Двинскѣ.

Рижское общество естествоиспытателей обратилось въ Рижскій Биржевой Комитетъ 25 октября 1902 г. съ слѣдующимъ ходатайствомъ за № 19:

„Рижскій Биржевой Комитетъ въ отзывѣ своемъ отъ 16 марта с. г. за № 288 сообщилъ обществу естествоиспытателей, что онъ не можетъ впредь платить отпускавшуюся имъ до сихъ поръ субсидію въ размѣрѣ

600 руб. для наблюдений по градштоку и предвѣщаній бурь, такъ какъ употреблявшіеся для этой цѣли изъ портовыхъ сборовъ суммы будутъ отнынѣ находиться въ распоряженіи Начальника Рижскаго порта.

Метеорологическая станція общества естествоиспытателей производила принятія ею на себя наблюденія и сообщенія какъ прежде, такъ и въ настоящее время; съ другой стороны общество не знаетъ, на какомъ основаніи оно могло бы просить Начальника Рижскаго порта объ уплатѣ получавшейся имъ до сихъ поръ субсидіи, въ которой оно, при ограниченности своихъ средствъ, безусловно нуждается. По этой причинѣ и въ виду того, что наблюденія по градштоку и предвѣщанія бурь, по мимо ихъ научнаго значенія, несомнѣнно приносятъ пользу и судоходству, а слѣдовательно непосредственно и торговымъ сообщеніямъ Рижскаго порта, общество естествоиспытателей имѣетъ честь почтительно просить Биржевой Комитетъ ходатайствовать отъ себя передъ начальникомъ Рижскаго порта объ уплатѣ выдававшейся до сихъ поръ Биржевымъ Комитетомъ субсидіи обществу естествоиспытателей и не отказать сообщить послѣднему о сдѣланныхъ имъ съ своей стороны шагахъ.“

Биржевой Комитетъ исполнилъ эту просьбу и въ своемъ представленіи Начальнику Рижскаго порта отъ 5 ноября за № 1431, указалъ на то, что онъ въ теченіи многихъ лѣтъ выдавалъ субсидію обществу естествоиспытателей съ согласія Министровъ Финансовъ и Внутреннихъ Дѣлъ изъ  $\frac{1}{6}\%$  сбора съ цѣнности вывозимыхъ и ввозимыхъ товаровъ, и что онъ считаетъ продолженіе наблюдений надъ погодой, доводимыхъ соотвѣтственнымъ образомъ до свѣдѣнія купечества и моряковъ очень важнымъ для мѣстной торговли и судоходства.

Въ концѣ года общество естествоиспытателей получила просимую субсидію.

#### 6. Предвѣщанія бурь.

Въ іюлѣ 1902 г. Биржевой Комитетъ получилъ слѣдующую бумагу отъ Начальника Рижскаго порта:

„Отдѣлъ Торговаго Мореплаванія, согласно п. XI утвержденаго г. Министромъ Финансовъ журнала засѣданія Комитета по портовымъ дѣламъ, отъ 1, 3 и 5 декабря прошлаго года, въ числѣ прочихъ суммъ, ассигновалъ въ мое распоряженіе на расходы по содержанію предохранительныхъ знаковъ 60 рублей.

Предполагая одновременно установить у Рижскихъ мореходныхъ классовъ штурмовые предостерегательные знаки, по примѣру того какъ они устроены въ Больдераа, имѣю честь просить Биржевой Комитетъ не найдетъ ли онъ возможнымъ безвозмездно въ мое распоряженіе передать всѣ имѣющіеся въ вѣденіи Комитета принадлежности штурмовой станціи, какъ то: имѣющійся такелажъ, конусъ, желѣзный трехугольникъ и цвѣтные фонари.“



Такъ какъ Биржевой Комитетъ предполагалъ, что сигнализациа на лоцманскомъ маякѣ въ Больдераа должна остаться, то онъ отвѣчалъ въ отзывѣ отъ 10 августа за 1901 г., что имѣется лишь одна смѣна предостерегательныхъ знаковъ, которые находятся на сбереженіи у комапдира лоции и у смотрителя бассейна.

Начальникъ Рижскаго порта просилъ затѣмъ Биржевой Комитетъ предоставить въ его распоряженіе безвозмездно всѣ находящіеся въ Больдераа предостерегательные знаки, каковая просьба и была исполнена Биржевымъ Комитетомъ.

Въ ноябрѣ 1902 г. было объявлено во всеобщее свѣдѣніе, что у пріюта для моряковъ и у впаденія рѣки Аа у дома рѣчной полиціи поставлены сигнальныя мачты, на которыхъ будутъ подниматься предостерегательные знаки, предвѣщающіе бурю.

Постановку и снабженіе мачты всѣмъ необходимымъ у пріюта для моряковъ Биржевой Комитетъ иринялъ, но просьбѣ Начальника порта, на свой счетъ.

#### в. Наблюденія съ помощью самопишущихъ градштокъ въ Ригѣ и Усть-Двинскѣ.

Лимниграфы (самопишущіе градштоки) въ Ригѣ у желѣзнодорожнаго моста и въ Усть-Двинскѣ при станціи „Гавань-дамба“ находились подъ наблюденіемъ портового инженера. Отмѣченный въ 1 часъ пополудни высшій и низшій уровень воды каждаго дня публикуется въ „Рижской промышленной газетѣ“. Наблюденія эти дали по отдѣльнымъ мѣсяцамъ слѣдующія данныя въ футахъ выше межени воды при Карловскомъ шлюзѣ.

	Высшій уровень воды		Низшій уровень воды		Средній уровень воды	
	Рига	Усть-Двинскъ	Рига	Усть-Двинскъ	Рига	Усть-Двинскъ
Январь . .	8,2	8,2	4,7	3,9	5,7	5,6
Февраль . .	5,5	5,6	4,0	3,4	4,4	4,2
Мартъ . .	7,6	5,3	4,3	3,3	5,8	4,3
Апрѣль . .	5,9	4,9	4,9	2,9	5,4	3,8
Май . . .	7,0	5,2	4,5	3,5	5,7	4,4
Іюнь . . .	5,9	6,0	4,3	3,9	5,0	4,8
Іюль . . .	6,4	6,0	5,3	4,3	5,8	5,2
Августъ . .	7,0	6,2	5,6	4,4	6,3	5,3
Сентябрь . .	6,7	6,6	4,2	3,6	5,4	4,9
Октябрь . .	7,9	7,8	4,6	3,7	5,4	5,1
Ноябрь . .	5,3	5,3	3,5	3,0	4,3	4,1
Декабрь . .	9,0	9,2	3,6	3,2	5,0	5,0

Въ виду того, что опредѣленная на содержаніе лимниграфовъ Биржевого Комитета сумма въ 200 руб. ежегодно, послѣ преобразованія портовыхъ сборовъ, предоставлена въ распоряженіе Начальника Рижскаго порта, то Биржевой Комитетъ обратился къ послѣднему отношеніемъ отъ 26 ноября за № 1521 съ просьбой и впредь доставлять портовому инженеру эту сумму для наблюденій надъ уровнемъ воды.

Послѣ многихъ запросовъ относительно лимниграфовъ и послѣ того какъ послѣдніе были осмотрѣны Начальникомъ порта, въ концѣ года была отпущена вышеупомянутая сумма.

## 27. Наблюденія надъ ледоходомъ.

11 ноября образовался выше города крѣпкій ледяной покровъ на Двиѣ. Спустя нѣсколько дней и въ области порта образовалось столько льда, что ледоколы должны были начать свою работу; выше города ледяной покровъ былъ такъ твердъ, что по немъ дозволено было сообщеніе. Въ концѣ декабря теплая погода привела ледъ на порогахъ Двины въ движеніе, причемъ образовались ледяныя запруды и позади нихъ мѣстами вода сильно поднялась. 29 декабря послѣдняя поднялась въ такой угрожающей степени, что пришлось распорядиться разобрать понтонный мостъ; это однако оказалось не нужнымъ, такъ какъ въ январѣ 1902 г. наступилъ морозъ. Образовавшійся въ портѣ ледъ прошелъ за время съ половины ноября 1901 г. до половины января 1902 г. четыре раза по рѣкѣ, такъ что послѣдняя освободилась совершенно отъ льда.

19 января было сообщено изъ Домеснесъ, что ледъ угрожаетъ запереть путь судоходству. Пароходъ „Скобелевъ“, вышедшій изъ порта, застрялъ въ льдинахъ Рижскаго залива, вмѣстѣ съ которыми его гнало взадъ и впередъ, пока наконецъ 13 февраля онъ былъ ими раздавленъ. Болѣе посчастливилось 4 пароходамъ, оставившимъ портъ 25 января, когда ледъ раздѣлился, и у Домеснесъ на короткое время открылся путь, снова затѣмъ закрывшійся до 10 апрѣля. 3 апрѣля первые пароходы прошли съ помощью ледокола „Геркулесъ“ сѣверную оконечность Курляндіи, гдѣ гонимый взадъ и впередъ ледъ еще долгое время причинялъ затрудненія судоходству.

Когда 8 марта передъ устьемъ Двины и вдоль берега вода вскрылась, ледоколы получили приказаніе взломать ледъ въ устьѣ Двины и на барѣ, каковая работа и была ими окончена на слѣдующій день. Продолжавшаяся теплая погода и солнце необыкновенно быстро разрушили ледяной покровъ рѣки. Послѣ обѣда 12 марта отвезены были первыя части понтоннаго моста, такъ что послѣдній на другой день былъ уже въ безопасности, позади дамбы АБ. Вышедшіе 13 марта въ 11 часовъ утра изъ Больдераа вверхъ по рѣкѣ ледоколы

достигли въ 12<sup>1</sup>/<sub>2</sub> час. города, и тотчасъ послѣ того ледъ на Двинѣ пришелъ въ движеніе. Выше города уже утромъ образовались сдвигенія льда у Малаго-Юнгфернгофа, которыя затѣмъ до полудня протянулись до Московскаго форштадта.

Когда ледъ у города пришелъ въ движеніе, уровень воды поднялся лишь на нѣсколько футовъ, такъ что ледяныя массы въ боковыхъ рукавахъ и на плоскихъ меляхъ выше желѣзнодорожнаго моста оставались неподвижными нѣсколько дней. Между цементной фабрикой и элеваторомъ образовалась при началѣ ледохода запруда изъ сдвинувшихся льдинъ, которыя однако въ нѣсколько часовъ были разбиты ледоколами. Въ меньшемъ размѣрѣ подобная ледяная запруда образовалась у Большерааской свайной дамбы, но и тутъ ледъ скоро прошелъ.

Почти 3 недѣли продолжался ледоходъ въ Рижскомъ портѣ при сравнительно очень низкомъ уровнѣ воды. Небольшое повышение воды послѣдовало, когда скопившійся 12 марта въ сухой Двинѣ ледъ 25 марта вскрылся и поплылъ внизъ. Весеннее половодье продолжалось до конца мая и было необыкновенно низко и продолжительно, чему способствовали холодныя ночи.

## **28. Распредѣленіе мѣстъ нагрузки на городской набережной.**

Въ цѣляхъ лучшаго использованія новаго подъемнаго крана въ таможенномъ раіонѣ и обусловливаемой тѣмъ болѣе скорой разгрузки приходящихъ судовъ, Рижскій Биржевой Комитетъ, вслѣдствіе ходатайства своей делегаціи, завѣдывающей подъемными кранами, отношеніемъ отъ 25 іюля 1902 г. за № 931 просилъ г. Управляющаго Рижскою Таможнею, сдѣлать зависящее распоряженіе о перемѣщеніи англійскихъ пароходовъ, приходящихъ съ товарами, подлежащими разгрузкѣ посредствомъ крана, изъ 1 въ 3 отдѣленіе таможеннаго раіона.

## **29. Устройство корабельныхъ мостковъ.**

Начальникъ Рижскаго Порта обратился въ Биржевой Комитетъ съ слѣдующимъ отношеніемъ отъ 19 Октября 1902 г. за № 2060.

„Въ виду возбужденнаго въ Комитетѣ по портовымъ дѣламъ вопроса объ освобожденіи Рижскаго Городскаго Управленія отъ обязанности безплатнаго отпуска матеріаловъ для устройства корабельныхъ мостковъ, выработка правилъ снабженія судовщиковъ означенными мостками поручена мѣстному Присутствію по портовымъ дѣламъ, которое въ засѣданіи своемъ 18 сего Октября опредѣлило вопросъ о способѣ поставки матеріаловъ въ Рижскомъ портѣ подвергнуть предварительному обсужденію собранія мѣстнаго купечества чрезъ Биржевой Комитетъ,



кoмy прeпрoвoдить прoектъ сoстaвлeнныx мнoгo уcлoвiй нa oтдaчу пoдpидa пocтaвки cъ публичныx торгoв.

Принимая во вниманіе, что срокъ окончанія обязательства Городскаго Управленія наступаетъ 1 января 1903 года, вслѣдствіе чего является необходимость въ самомъ скорѣйшемъ времени выработать вышеуказанныя правила, имѣю честь просить Биржевой Комитетъ подвергнуть вопросъ о лучшемъ способѣ доставки матеріаловъ для устройства мостковъ при судахъ обсужденію мѣстнаго купечества заинтересованнаго въ морской торговлѣ, и о результатахъ увѣдомить въ самомъ непродолжительномъ времени.“

Биржевой Комитетъ отношеніемъ своимъ отъ 1 Ноября 1902 г. за № 1407 возразилъ Начальнику Рижскаго Порта слѣдующее :

„На отношеніе отъ 19 Октября 1902 г. за № 2060 Рижскій Биржевой Комитетъ имѣетъ честь сообщить Вашему Превосходительству, что онъ въ особомъ засѣданіи, при участіи мѣстныхъ судовладельцевъ, тщательно обсуждалъ вопросъ снабженія грузящихся въ Рижскомъ порту судовъ мостками. Собраніе при этомъ единогласно и рѣшительно высказалось противъ сдачи съ торга поставки мостковъ одному подрядчику, усматривая въ такомъ способѣ монополизацию весьма важнаго для торговли и судоходства дѣла. Скорое и надежное устройство мостковъ составляетъ одно изъ наиболѣе существенныхъ условій скорой выгрузки и нагрузки, а по сему и скорой экспедиціи судовъ, которая значительно страдала бы, если бы судовщики въ дѣлѣ полученія мостковъ были поставлены въ зависимость отъ одного только предпринимателя и подвергались опасности, устранять неисправности, беспорядки и т. п. лишь путемъ жалобъ. По мнѣнію Биржевого Комитета и участвовавшихъ въ засѣданіи его судовладельцевъ столь важное дѣло должно быть предоставлено свободной конкуренціи, а именно усмотрѣнію шкипера, тѣмъ болѣе что послѣдній несетъ отвѣтственность за исправную выгрузку и нагрузку товаровъ и за могущіе происходить при этомъ случаи. По мнѣнію Биржевого Комитета шкипера за доставкой мостковъ будутъ обращаться на первомъ ряду къ мѣстнымъ штуерамъ и такимъ образомъ станетъ обычаемъ, что шкипера, какъ это и представляется наиболѣе цѣлесообразнымъ, будутъ устраивать мости. Не подлежитъ сомнѣнію, что скоро найдутся предприниматели, отдающіе матеріалы для устройства мостковъ въ наймы, такъ что и мелкіе штуера, не владѣющіе средствами для заготовленія собственнаго матеріала, будутъ въ состояніи участвовать въ конкуренціи по поставкѣ мостковъ.

На основаніи изложеннаго Биржевой Комитетъ имѣетъ честь покорнѣе просить отказаться отъ мысли сдать съ торга поставку мостковъ одному подрядчику, а предоставить это дѣло свободной конкуренціи.“

Въ ноябрѣ мѣсяцѣ состоялось засѣданіе мѣстнаго Присутствія по портовымъ дѣламъ, въ которомъ первый проектъ мѣстныхъ постановленій былъ оставленъ, и выработанъ другой, не вызвавшій никакихъ возраженій со стороны представителей купечества.

Утвержденные портовымъ Присутствіемъ 7 ноября и опубликованные 5 декабря 1902 г. Лифляндскимъ Губернаторомъ обязательныя постановленія относительно поставки матеріала для сооруженія корабельныхъ мостковъ (Лифляндск. Губери. Вѣдомости отъ 13 декабря 1902 года за № 135) вступаютъ въ силу 1 января 1903 года и гласятъ такъ:

§ 1. Всякій желающій заниматься, въ предѣлахъ порта, отдачею въ наемъ матеріаловъ для устройства судамъ мостковъ, обязанъ заявить о томъ портовому управленію, съ указаніемъ мѣста, гдѣ заготовленный матеріалъ будетъ сложенъ.

§ 2. Послѣ подачи вышеозначеннаго заявленія матеріалъ, заготовленный для устройства мостковъ, свидѣтельствуется чинами портового управленія и не можетъ быть ранѣе употребленъ въ дѣло; при чемъ негодные матеріалы немедленно замѣняются годными.

§ 3. Независимо освидѣтельствowanія, указаннаго въ § 2, такому же освидѣтельствowanію могутъ быть подвергаемы во всякое время, по усмотрѣнію начальника порта, всѣ матеріалы, находящіеся въ складахъ и употребленные въ устроенные мостки.

§ 4. Въ случаѣ необходимости, лица занимающіяся отдачею въ наемъ матеріаловъ, за исключеніемъ штауэровъ, а также судовладельцевъ, имѣющихъ собственные матеріалы для мостковъ, обязаны доставлять ихъ изъ ближайшаго склада, по первому требованію начальника порта, къ судамъ, кои будутъ имъ указаны, по цѣнѣ, не выше установленной.

§ 5. На устройство одного мостка полагается матеріаловъ: малаго (планочнаго) до 12 шт. планокъ, или до 20 досокъ, среднего (ботсмачтоваго) 2 ботсмачты, 12 планокъ или 20 досокъ, большого (дригалочнаго) 2 дригалки (шпиры) до 18 планокъ или до 30 досокъ по цѣнѣ за большой мостокъ 4 рубля, средній 3 рубля и малый 1 руб. 50 коп. Если-бы выше означеннаго потребовалось большее количество матеріаловъ, то за одинъ добавочный возъ уплачивается по 50 коп. въ каждый конецъ, при чемъ на возъ полагается: по одной дригалкѣ длиною отъ 55 до 58 футовъ и толщиною 8 дюймовъ въ верхнемъ срубѣ, или двѣ ботсмачты, каждая длиною отъ 45 до 48 футовъ, толщиною отъ 4 до 6 дюймовъ въ верхнемъ срубѣ, или 12 планокъ толщиною 3 дюйма, шириною отъ 8 до 9 дюймовъ, длиною отъ 24 до 28 футовъ, или же 20 досокъ толщиною 2 дюйма, шириною 8 дюймовъ, длиною отъ 24 до 26 футовъ каждая.

§ 6. Впновпые въ нарушеніи сихъ обязательныхъ постановленій подвергаются штрафу на основаніи ст. 18 положенія о мѣстномъ управленіи приморскими торговыми портами.

§ 7. Настоящія обязательныя постановленія вступаютъ въ законную силу съ 1 января 1903 года.

г. Рига, 5 декабря 1902 года.

№ 791.

Губернаторъ, генераль-маіоръ П а н к о в ъ.

### 30. Цехъ лоцмановъ.

Ожидающій уже въ теченіи многихъ лѣтъ разрѣшенія вопросъ предполагаемаго преобразованія цеха лоцмановъ или изданія новаго лоцманскаго устава для Риги, и въ истекшемъ году, на сколько извѣстно, не подвинулся впередъ ни на шагъ и вообще относительно лоцманскаго дѣла въ 1902 г. не поднималось никакихъ вопросовъ.

### 31. Маяки и морскіе сигналы.

Не безынтереснымъ для судоходства является слѣдующая переписка между Биржевымъ Комитетомъ съ одной стороны и Главнымъ Гидрографическимъ Управленіемъ и директоромъ маяковъ и лоціи въ Балтійскомъ морѣ съ другой.

Какъ уже изложено въ отчетѣ за 1901 г. (стр. 138) Биржевой Комитетъ запросилъ Главное Гидрографическое Управленіе, поставленъ ли, какъ было предположено, звучащій баканъ у сѣверной оконечности Люзерортскаго маяка и устранены-ли банки, лежащія въ углѣ постоянного огня Михайловскаго маяка.

Отвѣта на это до конца 1901 г. не было получено. Только 19 марта 1902 г. Главное Гидрографическое Управленіе сообщило Биржевому Комитету, что въ 1901 г. произведены были въ Рижскомъ заливѣ работы для взрыва лежащей въ свѣтовомъ углѣ постоянного огня Михайловскаго маяка Игнатьевской банки, такъ что глубина на пей составляетъ въ настоящее время 27 фут. Работы для защиты Люзерортскаго рифа, а именно установка бакана у сѣвернаго конца рифа и перенесеніе оптического аппарата 1 категоріи отъ Дагерортскаго къ Люзерортскому маяку должны быть произведены въ 1902 г.

Кромѣ того, по сообщенію Главнаго Гидрографическаго Управленія, въ 1902 году предполагалось произвести:

- 1) Постройку новаго маяка на островѣ Соркгольмъ ;
- 2) постановку пневматической сирены на мѣсто теперешней паровой сирены на маякѣ въ Домеснесъ и
- 3) продолженіе дноуглубительныхъ работъ на банкахъ Игнатьевой и Чайниковой.



Въ нѣкоторомъ противорѣчїи къ этимъ сообщенїямъ Главнаго Гидрографическаго Управленїя находились отвѣты директора лоціи и маяковъ въ Балтійскомъ морѣ. Какъ уже замѣчено въ прошлогоднемъ отчетѣ директоръ маяковъ сообщилъ 31 декабря 1901 г. Биржевому Комитету, что въ 1901 году какихъ либо мѣръ къ улучшенію берегового освѣщенїя въ Рижскомъ заливѣ предпринято не было, на 1902 г. также никакихъ мѣръ не предполагается.

На сдѣланный 26 октября 1902 г. въ Главное Гидрографическое Управленіе и директору маяковъ и лоціи запросъ, предприняты ли и какія именно мѣры для берегового освѣщенїя въ Рижскомъ заливѣ, и какія предполагается предпринять въ 1903 году, директоръ маяковъ и лоціи отвѣтилъ 5 ноября за № 7142 „что въ 1902 году не было произведено никакихъ работъ для улучшенїя берегового освѣщенїя, но въ 1903 году предполагается 1) возвысить Рамассарскіе буи въ Аренсбургѣ; 2) усилить освѣщеніе на Люзерортѣ и 3) поставить новый маякъ на островѣ Сторкгольмъ.

Отвѣта отъ Главнаго Гидрографическаго Управленїя до конца года не поступило.

### 32. Сигнальные флаги.

Послѣ того какъ директоръ балтійскихъ маяковъ и лоціи разрѣшилъ Биржевому Комитету снабдить Домеснесенскую сигнальную станцію сигнальными флагами (срав. торговый архивъ 1901 г., выпускъ I, страницу 139),

Комитетъ заказалъ таковыя на собственный счетъ, а именно:

2 смѣны по 10 флаговъ	=	20 7'×9'
1 смѣну въ 10 „	=	10 4 <sup>2</sup> / <sub>3</sub> ×7'
4 отвѣтныхъ вымпела		4 5'×16'

Всего 34 флага,

каковыя были пересланы начальнику Домеснесенской телеграфной станціи г. Грюнвальду для употребленїя, при отзывѣ отъ 30 января 1902 г. за № 120.

### 33. Понтонный мостъ и устройство постояннаго моста черезъ Двину.

Вопросъ объ устройствѣ у города постояннаго моста черезъ Двину не далъ въ истекшемъ году Биржевому Комитету повода къ какимъ либо переговорамъ. За то понтонный мостъ вызвалъ слѣдующую переписку.

29 декабря 1901 года Городская Управа просила Биржевой Комитетъ, по примѣру прежнихъ лѣтъ, предоставить одинъ изъ

его пароходовъ въ распоряженіе Строительной коммисіи для оказанія помощи при разводкѣ моста. Биржевой Комитетъ исполнилъ въ тотъ же день эту просьбу. Одновременно съ этимъ Биржевой Комитетъ счелъ нужнымъ обратиться въ Городскую Управу съ слѣдующимъ отношеніемъ отъ 8 января 1902 года за № 28.

„Вслѣдствіе отношеній отъ 29 декабря 1901 г. за № 5612 и 4 января с. г. за № 47 Рижскій Биржевой Комитетъ не можетъ не замѣтить, что возможность идти на встрѣчу желаніямъ Городской Управы было для него весьма пріятно. Что же касается ссылки Городской Управы на примѣры прежнихъ лѣтъ, то эта ссылка очевидно основана на недоразумѣніи, такъ какъ разводка моста поручалась по сіе время всегда частному лицу, не смотря на то, что освобожденіе рѣки отъ льда производится пароходами Биржевого Комитета и что лицо производящее разводку моста пользуется такимъ образомъ выгодами чужихъ работъ.

При этомъ случаѣ Комитетъ позволяетъ себѣ вернуться къ одному дѣлу, стоящему въ нѣкоторой связи съ вышензложеннымъ.

18 ноября 1900 г. за № 1167 Биржевой Комитетъ обратился въ Рижскую Городскую Управу съ просьбою сдѣлать распоряженіе объ отмѣнѣ постановленія касательно выдачи шкиперами пароходовъ, проходящихъ понтонный мостъ ко времени появленія льдинъ въ Двинѣ, особаго реверса объ отказѣ отъ всякихъ требованій на вознагражденіе въ случаѣ несвоевременнаго обратнаго пропуска черезъ мостъ.

Такъ какъ Биржевому Комитету неизвѣстно, сдѣланы ли Городской Упрavoю какія либо распоряженія по этому вопросу, то Комитетъ имѣетъ честь покорнѣйше просить Городскую Управу не отказать въ увѣдомленіи. Биржевой Комитетъ не можетъ не опасаться, что дальнѣйшее оставленіе въ силѣ подобнаго требованія можетъ служить поводомъ къ возникновенію различныхъ complicацій и осложненій.“

17 января полученъ слѣдующій помѣченный 15 января за № 199 отвѣтъ.

„Вслѣдствіе отношенія отъ 7 сего января за № 19 Рижская Городская Управа имѣетъ честь увѣдомить Биржевой Комитетъ о слѣдующемъ.

Въ 1900 г. Городскою Упрavoю не было признано возможнымъ распорядиться о неостребованіи, согласно ходатайству Биржевого Комитета отъ 18 ноября 1900 года за № 1167, отъ шкиперовъ судовъ проходящихъ понтонный мостъ ко времени появленія льдинъ въ рѣкѣ Двинѣ установленной подписки, такъ какъ, при существующихъ въ зимнее время на рѣкѣ Двинѣ условіяхъ, Городское Управленіе не можетъ принять на себя какой либо гарантіи за своевременный пропускъ черезъ мостъ судовъ, лежащихъ выше понтоннаго моста, съ чѣмъ и должны соображаться шкипера судовъ, проходящихъ въ это время года понтонный мостъ — для избавленія Городского

Управленія отъ предъявленія къ нему со стороны шкиперовъ требованій о вознагражденіи за убытки понесенные ими отъ задержки ихъ судовъ.

Принимая во вниманіе, что условіями, при которыхъ въ зимнее время должно производиться открываніе и закрываніе выдвижной части моста, и нынѣ не обезпечивается своевременный пропускъ судовъ, Городская Управа и въ настоящее время могла бы отказаться отъ востребованія отъ шкиперовъ установленной подписки въ томъ только случаѣ, если Биржевой Комитетъ обяжется, въ видахъ безпрепятственнаго передвиженія выдвижной части понтоннаго моста, держать фарватеръ передъ выдвижною частью моста постоянно свободнымъ отъ льда на такомъ пространствѣ, чтобы вокругъ этой части моста не могло образоваться ледянаго затора.“

Этотъ отзывъ побудилъ Биржевой Комитетъ поручить портовому инженеру Пабсту собрать ближайшія свѣдѣнія. 21 января инженеръ Пабстъ представилъ слѣдующій отчетъ по этому дѣлу:

„Во исполненіе порученія войти, по поводу отношенія Городской Управы отъ 15 января за № 199, въ сношеніе съ городскимъ главнымъ инженеромъ, я узналъ отъ послѣдняго, что открытіе и закрытіе понтоннаго моста, какъ скоро около него образуется ледъ представляетъ затрудненія, особенно увеличивающіяся во время ледохода, когда ледъ прибивается къ понтонамъ моста. Для быстрого и вѣрнаго его удаленія нуженъ былъ бы пароходъ достаточно низкій, чтобы имѣть возможность пройти подъ частями моста и отогнать накопляющійся тамъ ледъ, и достаточно сильный, чтобы работать въ качествѣ ледорѣза выше моста такъ, чтобы часть рѣки, въ которой движется мостовой клапанъ при открытіи и закрытіи моста, оставалась свободной отъ льда.

Такъ какъ Городское Управленіе не имѣетъ въ своемъ распоряженіи подходящаго парохода, то оно отвѣчало Биржевому Комитету на его отношеніе отъ 1 января с. г., что оно могло бы отказаться отъ требованія отъ шкиперовъ установленной росписки въ томъ только случаѣ, если Биржевой Комитетъ обяжется, держать фарватеръ передъ выдвижной частью моста постоянно свободнымъ отъ льда.

Биржевой Комитетъ, поставивъ подходящій пароходъ и давъ ему порученіе заботиться о томъ, чтобы выдвижная часть моста постоянно могла двигаться въ свободной отъ льда водѣ, принялъ бы такимъ образомъ на себя всю отвѣтственность въ случаѣ если вслѣдствіе накопленія льда выдвижную часть моста нельзя будетъ открыть или закрыть“.

28 января 1902 года Биржевой Комитетъ увѣдомилъ Городскую Управу, что онъ вполне готовъ, ко времени появленія льдинъ въ рѣкѣ, поставить пароходъ выше моста и по возможности заботиться о содержаніи свободнымъ фарватера вокругъ выдвижныхъ частей моста, но что Комитетъ не можетъ отвѣчать за успѣхъ принятыхъ



мѣръ, и что было бы несправедливо дѣлать его отвѣтственнымъ за недостатки устройства моста. Въ то же время Биржевой Комитетъ замѣтилъ еще разъ, что при существующемъ недостаткѣ мѣстъ на-грузки, потеря на время для этой цѣли всей части набережной, лежащей выше понтоннаго моста, является ощутительнымъ неудобствомъ и что въ тѣхъ случаяхъ, когда пароходы Биржевого Комитета не въ состояніи будутъ справляться съ ледяными заторами выше моста, все таки являлась бы возможность выводкою одного понтоннаго элемента устранить затрудненіе.

Въ концѣ ноября до свѣдѣнія Биржевого Комитета дошло, что Городской Управою сдѣлано распоряженіе не открывать болѣе подвижной части моста. Но такъ какъ, по мнѣнію Биржевого Комитета, состояніе льда дѣлало разведеніе раздвижной части моста вполне возможнымъ, то онъ просилъ Городскую Управу отмѣнить вышеуказанное распоряженіе, каковая просьба и была исполнена, подъ условіемъ однако постановки парохода Биржевого Комитета выше понтоннаго моста. Согласно этому желанію одинъ изъ пароходовъ Биржевого Комитета стоялъ до 16 декабря выше понтоннаго моста. При этомъ Городское Управленіе продолжало однако поддерживать требованіе, чтобы отъ шкиперовъ судовъ, пропускаемыхъ черезъ мостъ вверхъ по теченію въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ отбиралась подписка въ томъ, что они не будутъ предъявлять къ городу никакихъ требованій о вознагражденіи за убытки въ случаѣ, если не удастся пропустить ихъ судно своевременно обратно внизъ по рѣкѣ сквозь мостъ. Всѣ старанія Биржевого Комитета побудить Городскую Управу отказаться отъ этого требованія остались безуспѣшны.

12 декабря третій инженеръ Биржевого Комитета В. Циглеръ представилъ письменный докладъ объ отдѣльныхъ неудобствахъ, дающихъ себя вообще чувствовать при выводкѣ разводной части понтоннаго моста въ особенности же зимою. Означенный докладъ имѣлъ слѣдующее содержаніе.

„Легкость или трудность выводки раздвижной части моста зависитъ прежде всего отъ состоянія воды въ Двинѣ. При низкомъ уровнѣ воды отъ 1—1½ фута ниже нормальнаго, береговые понтоны опускаются къ водѣ и удлиняютъ тѣмъ мостъ, что возможно благодаря подвижности ихъ крайнихъ къ берегу частей. Но тѣмъ необходимое для подвижной части свободное пространство значительно уменьшается. Это обстоятельство не имѣло бы, можетъ быть, особаго значенія, еслибъ представлялась возможность вдвинуть отдѣльные элементы моста на достаточную длину другъ въ друга, что швы между мостовой настилкой каждаго двухъ частей моста дѣлали-бы легко исполнимымъ, еслибъ не то неудобство, что понтоны отъ № 18 до 28 при означенной высотѣ воды садятся на выступы песчаныхъ мелей Андреевскаго полу-

острова, чѣмъ мостъ на этомъ протяженіи совершенно лишается свободы движенія.

Со времени проведенія электрическаго трамвая по понтонному мосту, еще другое неудобство даетъ себя чувствовать. Оно состоитъ въ слишкомъ длинныхъ на близкихъ промежуткахъ соединительныхъ рельсахъ между отдѣльными частями моста. Рельсы каждаго двухъ элементовъ имѣютъ оттого слишкомъ близкое соприкосновеніе, препятствуютъ тѣмъ полному сближенію мостовыхъ клапановъ между собою, и мѣшаютъ вслѣдствіе этого, при низкомъ уровнѣ воды разведенію моста. Также и преимущество, представляемое конической формой выдвижной части моста, дающей возможность менѣе глубоко вдвигать послѣднюю, теряется, вслѣдствіе полпаго закрѣпленія выдвижной части моста рельсами трамвая.

Зимой условія являются въ томъ отношеніи менѣе благоприятными, что даже при незначительно низшемъ противъ обыкновеннаго уровнѣ воды, могутъ быть вызваны ледяными и снѣжными массами неудобства, схожія съ вышеприведенными, назависимо отъ задержки понтоновъ мелью, и отъ рельсовъ электрическаго трамвая.

Не только ледяной покровъ рѣки закрѣпляетъ положеніе отдѣльных элементовъ и мѣшаетъ ихъ свободному движенію, если ледъ между ними не взламываютъ, но и накаплиющіяся между отдѣльными швами мостовой настилки каждаго двухъ элементовъ массы снѣга, грязи и льда, которыя при морозѣ трудно удалить, очень мѣшаютъ выводкѣ выдвижной части моста.

Чтобы очистить свободное пространство для выдвижной части, пришлось на прошлой недѣлѣ укоротить мостовую пастилку выдвижной части, также какъ и прилегающихъ элементовъ до желѣзныхъ брусевъ. Оказалось при томъ практичнымъ держать въ это время года выдвижную часть постоянно растянутою клиньями.

Изъ вышесказаннаго явствуетъ, что мостъ, при низкомъ уровнѣ воды, слишкомъ длиненъ, между тѣмъ какъ при половодьѣ онъ, какъ мы говорили, оказывается слишкомъ короткимъ, такъ что приходится снабжать выдвижную часть удлиненіями.

Наблюдать послѣднее я къ сожалѣнію не имѣлъ возможности.“

Этотъ докладъ побудилъ Биржевой Комитетъ снова обратиться 24 декабря 1902 г. въ Городскую Управу съ просьбой войти въ обсужденіе вопроса о способахъ, примѣненіемъ которыхъ достигалось бы болѣе легкое передвиженіе выдвижныхъ частей моста, такъ какъ оказалось, что даже сильные пароходы Биржевого Комитета иногда лишь съ большимъ трудомъ въ состояніи произвести выводку выдвижной части моста.

### 34. Поощреніе русскаго торговаго мореплаванія.

#### а. Правила для судоводителей на судахъ торговаго флота

и

#### б. Правила для мореходныхъ учебныхъ заведеній.

Въ столь богатомъ различными мѣропріятіями къ поднятію русскаго торговаго мореплаванія истекшемъ году получили также законную силу упомянутые уже въ прошлогоднемъ выпускѣ торговаго архива проекты относительно преобразованія мореходныхъ учебныхъ заведеній и новыя правила о судоводителяхъ. Оба закона Высочайше утверждены 6 мая 1902 года. Оба помѣщены достовно въ приложенияхъ къ настоящему выпуску торговаго архива. Что касается закона о мореходныхъ учебныхъ заведеніяхъ, то достаточно указать здѣсь на то, что объ этомъ новомъ законѣ и его значеніи для навигаціоннаго училища Рижскаго Биржевого Комитета уже подробно говорено въ отд. II въ главѣ „Навигаціонное училище“. Оставивъ въ сторонѣ то обстоятельство, что вслѣдствіе преобразованія существующихъ мореходныхъ учебныхъ заведеній дальнѣйшее существованіе Рижскаго навигаціоннаго училища представляется сомнительнымъ, слѣдуетъ признать произведенную реформу вполне своевременною, новыя постановленія вполне цѣлесообразными, а повышеніе образовательнаго ценза шкиперовъ, также какъ новое правило, что дипломъ на званіе капитана выдается не по окончаніи курса въ училищѣ, а лишь по окончаніи продолжительнаго плаванія — могутъ лишь послужить на пользу судоходства.

Что касается закона о судоводителяхъ, то слѣдуетъ замѣтить, что установленіе 8 разрядовъ судоводителей (4 разряда капитановъ и 4 разряда штурмановъ) представляется нѣсколько сложнымъ и притомъ едва-ли цѣлесообразнымъ. Согласно новому закону предоставляется: капитанамъ I разряда — командовать всякими судами; капитанамъ II разряда только грузовыми судами малаго плаванія; капитанамъ III разряда — всякими парусными судами, и капитанамъ IV разряда — только парусными грузовыми судами малаго плаванія. Штурмана I разряда имѣютъ право командовать грузовыми судами малаго плаванія и быть помощниками капитана на всякихъ судахъ; штурмана II разряда — быть помощниками капитана на судахъ малаго плаванія и младшими помощниками на судахъ дальняго плаванія; штурмана III разряда могутъ командовать парусными грузовыми судами малаго плаванія и быть помощниками капитана на всякомъ парусномъ грузовомъ суднѣ, а также младшими помощниками на паровыхъ грузовыхъ судахъ малаго плаванія. Наконецъ штурманамъ IV разряда разрѣшается быть помощниками капитана на парусныхъ



грузовыхъ судахъ малаго плаванія и младшими помощниками на парусныхъ грузовыхъ судахъ дальняго плаванія.

Къ командованію пассажирскими пароходами, совершающими рейсы въ мѣстныхъ сообщеніяхъ, допускаются штурманы I и капитаны II разрядовъ. Лица, не имѣющія судоводительскихъ званій, если состоятъ въ русскомъ подданствѣ, могутъ быть допускаемы къ вожденію грузовыхъ судовъ малаго плаванія полною вмѣстимостью до 100 регистровыхъ тоннъ. Малымъ плаваніемъ признается между прочимъ плаваніе въ Балтійскомъ морѣ съ его заливами, въ Бельтахъ и въ Зундѣ до параллели гор. Гельсинера. Для полученія диплома на званіе судоводителя требуется выдержаніе испытанія въ правительственной комисіи и выношеніе плавательнаго ценза, при томъ весьма значительнаго, (см. ст. 11 правилъ) на морскихъ судахъ. Большія затрудненія причинитъ несомнѣнно надзоръ за соблюденіемъ принадлежащихъ отдѣльнымъ разрядамъ правъ на командованіе судами. Опытъ покажетъ, удержатся ли эти различные подраздѣленія или не окажется ли болѣе цѣлесообразнымъ раздѣлить всѣхъ судоводителей на три или четыре разряда, а именно на 1) штурмановъ для малаго плаванія, 2) капитановъ для малаго и штурмановъ для дальняго плаванія и 3) капитановъ для дальняго плаванія.

#### в. Различныя мѣропріятія для поощренія отечественнаго мореплаванія.

Въ февралѣ 1902 года снова состоялись продолжавшіяся въ теченіи многихъ недѣль засѣданія Совѣта по дѣламъ Торговаго Мореплаванія подъ личнымъ предсѣдательствомъ Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Александра Михайловича. Изъ доклада своего представителя, инженера Пабста, Виржевой Комитетъ усмотрѣлъ, что Совѣту предложены были на разсмотрѣніе самые разнообразныя вопросы, между прочимъ: правила о веденіи судовыхъ журналовъ, уставъ пенсіонной кассы для служащихъ въ торговомъ флотѣ, техническія требованія, имѣющія быть отнынѣ предъявляемы къ механикамъ торговаго флота; дополненіе постановленій о возвратѣ уключенныхъ русскими судами сборовъ за проходъ черезъ Суецкій каналъ; уставъ общества взаимной помощи шкиперовъ; ходатайство учрежденнаго графомъ Кейзерлингомъ китоловнаго общества о субсидіи для постройки кораблей съ холодильными приспособленіями для рейсовъ между Чернымъ моремъ и устьемъ Амура; поощреніе судоходства помощью ссудъ судовладельцамъ, возвращенія части расходовъ по страхованію и половины расходовъ за отопленіе русскимъ каменнымъ углемъ, обсужденіе уголовныхъ законовъ, имѣющихъ отношеніе къ торговому мореплаванію и т. д.

Изъ вышеприведеннаго видно, что Совѣтъ занять былъ очень разнообразными вопросами и дѣлами, часть ихъ однако, какъ ока-

жется ниже, уже получила осязательную форму и выступила изъ рамок академическихъ разсужденій.

15 мая предсѣдатель Рижскаго Биржевого Комитета получилъ слѣдующее непосредственное предложеніе Августѣйшаго Предсѣдателя Совѣта по дѣламъ Торговаго Мореплаванія Великаго Князя Александра Михайловича:

„Препровождая присемъ одинъ печатный экземпляръ проектируемыхъ мѣръ поощренія Торговаго мореплаванія, прошу Васъ, не позже 1 сентября текущаго года, доставить Мнѣ замѣчанія Рижскаго Биржевого Комитета на настоящій проектъ.

Можетъ быть Рижскій Биржевой Комитетъ находить нужнымъ выдавать преміи судамъ, не только построеннымъ въ Россіи, но и тѣмъ, которыя построены заграницей.

Въ послѣднемъ случаѣ, прошу Комитетъ высказаться, въ какомъ размѣрѣ желательно выдавать преміи судамъ первой и второй категоріи.“

„Александръ“.

Приложенный къ предложенію Его Императорскаго Высочества печатный экземпляръ заключалъ въ себѣ слѣдующія указанія, соображенія и предложенія:

1) Для того, чтобы вызвать постройку морскихъ судовъ въ предѣлахъ Имперіи, предполагается установить льготы въ пользу судопромышленниковъ, и, поставивъ ихъ въ условія болѣе выгодныя, чѣмъ въ случаѣ заказа ими судовъ заграницею, такимъ путемъ побудить ихъ къ пріобрѣтенію судовъ отечественной постройки.

2) Въ отношеніи размѣра проектируемыхъ льготъ отвергнута, прежде всего, мысль о необходимости точнаго исчисленія разницы въ стоимости постройки судовъ у насъ и заграницею, дабы опредѣлить соотвѣтственныя безвозвратныя преміи. Попытки, которыя дѣлались въ этомъ направленіи въ послѣдніе годы, не привели къ какимъ-либо безспорнымъ результатамъ, а опытъ нѣкоторыхъ иностранныхъ государствъ, въ особенности Франціи, убѣждаетъ, что затраты на подобныя преміи не оправдываютъ достигаемыхъ ими успѣховъ судостроенія. Поэтому признано было болѣе цѣлесообразнымъ установить, вмѣсто премій, выдачу ссудъ, хотя бы въ размѣрѣ, превышающемъ разницу въ цѣнахъ на суда у насъ и заграницею. Эти ссуды, если опредѣлить ихъ въ 50% стоимости судна, построеннаго въ Россіи, будутъ съ избыткомъ покрывать сумму, въ которой нуждался бы судопромышленникъ для заказа судна въ Россіи, по сравненію съ пріобрѣтеніемъ его заграницею.

3) Ссуды предположено выдавать подъ залогъ cadaго построеннаго въ Россіи судна, по окончаніи его постройки, если оно удовлетворяетъ извѣстнымъ требованіямъ (ст. 2 правилъ). Такимъ образомъ, льгота, пріуроченная къ заказу cadaго отдѣльнаго судна, предоставляется на

одинаковыхъ основанійхъ всѣмъ предпріятіямъ, какъ существующимъ, такъ и вновь возникающимъ, какъ единоличнымъ, такъ и товариществамъ, по существующимъ предпріятіями, конечно, эта льгота будетъ использована съ большею пользою.

4) Дабы дать возможность судовладѣльцу возвратить полученную имъ ссуду, предположены двѣ мѣры: во-первыхъ, ссуда должна быть выдаваема на продолжительный срокъ (до 20 лѣтъ) и безъ начисленія процентовъ, и во-вторыхъ, имѣется въ виду облегчить владѣльцамъ судовъ, построенныхъ въ Россіи, расходы по ихъ страхованію, принятіемъ части страховыхъ рисковъ (въ  $\frac{2}{3}$  балансовой стоимости судовъ) на отвѣтственность Правительства, при условіи уплаты за это владѣльцами 2% балансовой стоимости въ годъ.

Примѣрные вычисленія показываютъ, что сбереженія, предоставляемые льготами, даютъ возможность безубыточнаго погашенія ссуды.

5) Независимо отъ приведенныхъ выше мѣръ, въ видахъ облегченія вывоза нашихъ товаровъ на судахъ отечественной постройки, проектируется возвратъ изъ казны половины расходовъ на топливо русскаго происхожденія, которое будетъ расходоваться пароходами на дѣйствіе механизмовъ. Эта мѣра можетъ быть приравниваема къ незначительной по размѣру навигаціонной преміи, но она обусловливается потребленіемъ топлива русскаго происхожденія и полезною торговою дѣятельностью судовъ по вывозу за границу (не менѣе  $\frac{3}{4}$  чистой грузоподъемности судна) и привозу изъ иностранныхъ портовъ (не менѣе  $\frac{1}{2}$  чистой грузоподъемности). Дабы облегчить перевозку въ сѣверные наши порты морскимъ путемъ топлива русскаго происхожденія, чугуна, желѣза и соли, ту же льготу предположено распространить на каботажные рейсы въ сообщеніяхъ между черноморскими и балтійскими портами, при условіи доставки полныхъ грузовъ означенныхъ товаровъ.

6) Расходы государственнаго казначейства, вызываемые осуществленіемъ указанныхъ мѣропріятій, являясь вообще неизбежными въ отношеніи мѣръ покровительства судостроенію, будутъ менѣе значительны, чѣмъ при установленіи прямыхъ судостроительныхъ или навигаціонныхъ премій. Эти расходы будутъ слагаться изъ трехъ частей:

а) ссуды, выдаваемые подъ залогъ судовъ, не могутъ разсматриваться какъ прямой расходъ, и суммы, на нихъ отпускаемыя, будутъ ежегодно покрываться постепеннымъ ихъ погашеніемъ; безвозвратными издержками явятся лишь проценты на капиталъ, которые небольшими суммами распредѣляются на цѣлый рядъ лѣтъ и за 20 лѣтъ будутъ почти равны всей ссудѣ;

б) издержки по страхованію на льготныхъ условіяхъ въ первое время могутъ быть болѣе значительны, но, по мѣрѣ увеличенія числа судовъ русской постройки, онѣ будутъ сокращаться, и современемъ на



ихъ покрытіе могутъ оказаться достаточными платежи судовладельцевъ въ 2% балансовой стоимости судовъ, и

в) расходы на возвратъ половины стоимости топлива русскаго происхожденія, по примѣрнымъ подсчетамъ, не могутъ превысить 4—5% первоначальной стоимости судовъ, и назначеніе ассигнованій на этотъ предметъ не можетъ не быть признано весьма производительнымъ, въ виду ожидаемыхъ благотворныхъ послѣдствій для угольной промышленности и для развитія сбыта чугуна и желѣза, если будетъ указано, что, при повышеніи стоимости топлива выше опредѣленной цѣны, и за иностранный уголь будетъ возвращена половина стоимости.

Предположенные правила поощренія отечественнаго мореплаванія, въ связи съ развитіемъ судостроенія, редактированы въ слѣдующихъ десяти статьяхъ:

1) Судовладельцамъ, коихъ суда построены въ Россіи и изъ русскихъ матеріаловъ, выдаются Правительствомъ подъ залогъ принадлежащихъ имъ судовъ, при сдачѣ ихъ судостроителями, безпроцентныя ссуды въ размѣрѣ 50% дѣйствительной стоимости судна и на сроки до 20 лѣтъ, съ ежегоднымъ погашеніемъ равными частями. При этомъ стоимость судна подлежитъ провѣркѣ по даннымъ о стоимости постройки судовъ въ Россіи, на основаніи правилъ, издаваемыхъ Министромъ Финансовъ по соглашенію съ Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ и Государственнымъ Контролеромъ. Данные, служащія для упомянутой провѣрки, объявляются во всеобщее свѣдѣніе въ началѣ каждаго года на годъ впередъ.

Примѣчаніе. Переводъ правительственныхъ ссудъ въ частныя банковыя учрежденія не допускается.

2) Означенныя ссуды (ст. 1) выдаются лишь подъ залогъ морскихъ паровыхъ судовъ и при соблюденіи слѣдующихъ условій:

а) чертежи и спецификаціи судовъ, по заключеніи контрактовъ на ихъ постройку, должны быть представляемы Министерству Финансовъ;

б) суда должны удовлетворять требованіямъ высшаго класса судовъ по правиламъ англійскаго ллойда;

в) средняя скорость судовъ на пробномъ 6-ти часовомъ испытаніи должна быть для судовъ, имѣющихъ чистую вмѣстимость свыше 1,000 тоннъ, не ниже 10 узловъ, а для судовъ меньшей вмѣстимости — не ниже 8 узловъ, при условіи нагрузки по нижнюю марку ллойда.

3) Расходы по страхованію судовъ означенныхъ въ ст. 1 и 2, въ размѣрахъ двухъ третей ихъ балансовой стоимости, принимаются на счетъ Правительства, которое и несетъ отвѣтственность предъ судовладельцами по страхованію въ указанныхъ предѣлахъ, за что судовладелецъ уплачиваетъ ежегодно 2% балансовой стоимости судовъ; одну треть предоставляется застраховать въ частныхъ обществахъ.

Примѣчаніе. Подъ балансовой стоимостью судна разумѣется современная стоимость, за ежегоднымъ списаніемъ въ погашеніе 5%

сть первоначальной стоимости, но для страхования, на основаніяхъ настоящей статьи, балансовая стоимость принимается, во всякомъ случаѣ, въ размѣрѣ не менѣе половины первоначальной стоимости.

4) Судохозяевамъ, коимъ принадлежатъ суда, означенныя въ ст. 1 и 2, уплачивается изъ государственнаго казначейства половина расходовъ на топливо русскаго происхожденія, которое будетъ израсходовано на дѣйствіе машинъ при совершеніи судами рейсовъ изъ русскихъ портовъ за границу или обратно, по расчету расхода угля, въ зависимости отъ размѣра судна (ст. 2 п. в) при 10-узловой или 8-узловой скорости хода. Льгота эта распространяется лишь на тѣ рейсы, когда судномъ будетъ взятъ въ русскихъ портахъ грузъ, назначенный за границу, въ количествѣ не менѣе  $\frac{3}{4}$  его чистой грузоподъемности, или въ иностранныхъ портахъ, назначенный въ Россію, въ количествѣ не менѣе  $\frac{1}{2}$  чистой грузоподъемности.

5) Означенная въ ст. 4 льгота примѣняется также къ рейсамъ, совершаемымъ между русскими портами, лежащими на разныхъ моряхъ, но лишь при условіи, если суда везутъ не менѣе половины груза изъ русскаго порта въ иностранный или въ русскій портъ изъ иностраннаго, а равно судамъ, везущимъ полный грузъ топлива, чугуна, желѣза или соли русскаго происхожденія изъ портовъ Чернаго и Азовскаго морей въ порты Балтійскаго моря.

6) Суммы, подлежащія уплатѣ судохозяевамъ, на основаніи ст. 4, выдаются по представленіи документовъ о происхожденіи, стоимости и количествѣ топлива, израсходованнаго на дѣйствіе машинъ въ упомянутыхъ рейсахъ.

Правила, касающіяся требуемыхъ для уплаты документовъ и порядка уплаты, устанавливаются Министромъ Финансовъ, по соглашенію съ Государственнымъ Контролеромъ.

7) Означенныя въ ст. 1, 3, 4 и 5 льготы предоставляются исключительно судохозяевамъ, состоящимъ въ рускомъ подданствѣ, товариществамъ, въ коихъ всѣ участники принадлежатъ къ русскому подданству, и акціонернымъ компаніямъ, коихъ акціи — именныя и, согласно уставамъ, могутъ принадлежать только русскимъ подданнымъ.

8) Настоящія правила (ст. 1—7) устанавливаются срокомъ на 8 лѣтъ, считая съ 1 января 1903 года, но при этомъ суда, которымъ въ теченіе сего срока будутъ предоставлены указанныя выше льготы, сохраняютъ право на пользованіе сими льготами въ продолженіе 20 лѣтъ со дни поднятія на этихъ судахъ русскаго торговаго флага.

9) Министру Финансовъ предоставляется войти въ соображеніе вопроса о предоставленіи, по истеченіи указаннаго въ предыдущей статьѣ восьмилѣтняго срока, особыхъ преимуществъ, установленныхъ въ пользу судовъ подъ русскимъ флагомъ, исключительно судамъ, построеннымъ въ Россіи.

10) Министру Финансовъ предоставляется, по соглашенію съ Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ и Государственнымъ Контролеромъ, установить ближайшія правила, касающіяся опредѣленія скорости судовъ, построенныхъ въ Россіи (ст. 2 п. в), провѣрки количества груза, требуемаго для возврата расходовъ на топливо (ст. 4 и 5), а равно иныхъ вопросовъ, могущихъ возникнуть при примѣненіи настоящаго узаконенія.

По поводу примѣчанія къ статьѣ 1 надлежитъ пояснить, что воспрещеніе перевода правительственной ссуды въ частныя банковыя учрежденія имѣетъ цѣлю предупредить спекуляцію на постройку судовъ при помощи вторыхъ закладныхъ.

Несмотря на то, что вышеприведенныя правила были рассмотрѣны съ большою тщательностью, Августѣйшій Предсѣдатель Совѣта по дѣламъ Торговаго Мореплаванія счелъ необходимымъ, ранѣе внесенія проекта Министромъ Финансовъ на утвержденіе Государственного Совѣта, обнародовать этотъ проектъ въ повременной печати съ предложеніемъ сдѣлать на него замѣчанія, какъ относительно неполноты правилъ, такъ и по поводу возможности какихъ-либо злоупотребленій или неожиданныхъ неблагопріятныхъ послѣдствій ихъ примѣненія.

Эта мѣра сочтена особенно полезной въ виду обширности и разнообразія интересовъ, затрагиваемыхъ проектомъ правилъ поощренія мореходнаго промысла, и вслѣдствіе существующей склонности къ истолкованію ихъ въ пользу частныхъ интересовъ, тогда какъ на самомъ дѣлѣ имѣется въ виду достиженіе наибольшихъ выгодъ всего народнаго хозяйства, а не только единичныхъ предпріятій и промышленниковъ, которые желали бы представить дѣло въ выгодномъ для себя освѣщеніи.

Чтобы пополнить недостающія свѣдѣнія, въ непродолжительномъ времени предполагается произвести подъ непосредственнымъ руководствомъ Августѣйшаго Предсѣдателя Совѣта регистрацію отечественныхъ торговыхъ судовъ и сравнительное изученіе постановки мореходнаго промысла у насъ и заграницей.

Желающіе представить свои замѣчанія прямо Августѣйшему Предсѣдателю Совѣта имѣютъ послать ихъ по слѣдующему адресу:

С.-Петербургъ, Его Императорскому Высочеству Великому Князю Александру Михайловичу.

Чтобы имѣть возможность, при важности поднятыхъ вопросовъ дать затребованное заключеніе достаточно обоснованнымъ, Биржевой Комитетъ счелъ нужнымъ, просить г-дъ Аугсбургъ, инженера Ланге, консула Мантель и директора Макъ Интоша о сообщеніи ихъ мнѣній.

До конца года однако просьба эта не была исполнена ни однимъ изъ означенныхъ лицъ.



22 іюня Биржевымъ Комитетомъ получено было помѣченное 15 іюня отношеніе Предсѣдателя Высочайше учрежденной редакціонной комисіи для выработки проекта закона о торговомъ мореплаваніи Карницкаго. Къ бумагѣ былъ приложенъ проектъ закона о закладѣ морскихъ судовъ. Запросивъ по этому вопросу компетентное мнѣніе г-на ф. Цвингмана, извѣстнаго юриста, Биржевой Комитетъ представилъ 19 сентября за № 1238 вышеупомянутой редакціонной комисіи свое заключеніе, вполне согласное съ отзывомъ г-на ф. Цвингмана.

Заключеніе это гласило:

„Означенный законопроектъ, несомнѣнно удовлетворяя давно пазрѣвшей потребности, тѣмъ не менѣе не вполне отвѣчаетъ цѣли. По основной мысли проекта, дѣйствіе содержащихся въ немъ правилъ предполагается распространить исключительно на закладъ морскихъ судовъ, а между тѣмъ организація кредита подѣе обезпеченіе судами представляетъ не менѣе важное значеніе и для владѣльцевъ рѣчныхъ судовъ, въ особенности для пароходовладѣльцевъ.

Отсутствіе въ законопроектѣ постановленій, касающихся заклада рѣчныхъ судовъ, объясняется тѣмъ, что комиссія, занимавшаяся его выработкою, имѣла своею задачею исключительно нужды торговаго мореплаванія. По проекту же Гражданскаго Уложенія (Вотчинное право, ст. 401) намѣченныя Коммиссіею правила о закладѣ морскихъ судовъ предположено распространить и на суда рѣчныя. Однако, если уже признано необходимымъ изъять изъ будущаго Гражданскаго Уложенія постановленія, касающіяся заклада морскихъ судовъ и сдѣлать ихъ предметомъ спеціального закона, то является непонятнымъ, почему въ этотъ спеціальныи законъ не могли бы быть включены и постановленія о закладѣ рѣчныхъ судовъ, тѣмъ болѣе что на необходимость законодательныхъ правилъ по этому предмету указывалось уже на Нижегородскомъ Всероссійскомъ торговопромышленномъ сѣздѣ 1896 года. Для города же Риги этотъ пробѣлъ тѣмъ ощутительнѣе, что до 1889 года закладъ судовъ здѣсь допускался и часто примѣнялся на практикѣ.

Представляется затѣмъ сомнительнымъ, достигнута ли будетъ цѣль намѣченныхъ проектомъ правилъ, если не будетъ установлено вмѣстѣ съ тѣмъ и обязательное веденіе официальныхъ судовыхъ реэстровъ, въ которые заносились бы все свѣдѣнія, касающіяся юридическаго положенія судовъ, какъ это дѣлается въ иностранныхъ морскихъ государствахъ. Проектомъ принятъ въ основаніе дѣйствующій нынѣ порядокъ, согласно которому во 1) регистрація морскихъ судовъ ведется у насъ тамъ же нными учрежденіями, въ то время какъ для рѣчныхъ судовъ вовсе не существуетъ правильной регистраціи и во 2) документы на право владѣнія судами (корабельная крѣпость) равнымъ образомъ предусмотрѣны закономъ только для морскихъ судовъ (ст. 140 и 119 Уст. Торг.). Съ этой

точки зрѣнія правила проекта не могутъ, конечно, вызвать никакихъ возраженій. При томъ порядкѣ, какой существуетъ нынѣ, права кредитора, выдавшаго ссуду подъ залогъ судна, не могутъ быть, пожалуй, иначе обезпечены, какъ способомъ, предусмотрѣннымъ въ ст. 2 и 4 законопроекта, т. е. черезъ совершеніе на корабельной крѣпости, какъ на документѣ, удостовѣряющемъ право собственности на судно, официально засвидѣтельствованной надписи о состоявшемся закладѣ. Предусмотрительный заимодавецъ, до выдачи ссуды, пожелаетъ, конечно, удостовѣриться по корабельной крѣпости, дѣйствительно ли ссудополучатель состоитъ собственникомъ судна, и не обременено ли судно еще другими закладными требованіями. Въ то же время правило статьи 392 въ извѣстной степени обезпечиваетъ кредитора въ томъ, что всѣ закладныя права на судно отмѣчены въ корабельной крѣпости, такъ какъ на основаніи упомянутой статьи закладная на судно не можетъ быть выдана нотаріусомъ заимодавцу, прежде чѣмъ на корабельной крѣпости не будетъ сдѣлана надпись о закладѣ. Можетъ, однако же, случиться, что корабельная крѣпость будетъ утрачена или уничтожена пожаромъ, или что надпись на ней не будетъ сдѣлана своевременно по упущенію, при чемъ согласно ст. 8, старѣйшая закладная все таки будетъ пользоваться правомъ преимущественнаго удовлетворенія передъ позднѣйшею закладною, несмотря на то, что второму кредитору о выдачѣ предшествующей закладной ничего не было извѣстно. Такимъ образомъ, закладное право кредитора при вышеозначенномъ порядкѣ не представляется въ достаточной мѣрѣ обезпеченнымъ, и такое обезпеченіе можетъ быть достигнуто только съ установленіемъ судовыхъ реестровъ какъ для морскихъ, такъ и для рѣчныхъ судовъ, которые должны вестись въ особыхъ учрежденіяхъ и, по образцу ипотечныхъ книгъ для недвижимостей, содержать въ себѣ свѣдѣнія о правахъ собственности на судно и объ обезпеченныхъ оными закладныхъ требованіяхъ.

Необходимость этой мѣры не только подтверждается опытомъ иностранныхъ государствъ, имѣющихъ морскіе флоты, а также Филяндіи, но обусловливается и самымъ свойствомъ сдѣлокъ по закладу судовъ. Разумѣется, суда относятся къ „движимымъ“ вещамъ, и въ этомъ смыслѣ взглядъ составителей проекта на закладъ судовъ, какъ на особую форму заклада движимаго имущества, является вполне правильнымъ. Но вмѣстѣ съ тѣмъ въ этой особенности усматривается и аналогія съ закладомъ недвижимыхъ имуществъ. Особенность эта состоитъ въ томъ, что закладъ судна, по самому свойству сдѣлки, не можетъ сопровождаться передачею заложенного имущества во владѣніе заимодавца, такъ какъ иначе не достигалась бы самая цѣль займа. Какъ извѣстно, единственный признакъ, по которому третье лицо можетъ удостовѣриться въ уста-

новленій закладнаго права на движимое имущество заключается въ томъ, что имущество это изъято изъ владѣнія его собственника и перешло въ руки кредитора-залогодержателя. Для имущества же недвижимыхъ средствомъ удостовѣренія существующихъ на оныхъ закладныхъ правъ служатъ ипотечныя книги, въ которыхъ всякое заинтересованное въ недвижимости лицо можетъ найти всѣ необходимыя ему свѣдѣнія и которыя для заимодавца представляютъ ручательство въ томъ, что лицо, домогающееся ссуды подъ залогъ недвижимости, дѣйствительно вправѣ такую заложить, а также что недвижимость обременена только тѣми требованіями, которыя отмѣчены въ упомянутыхъ книгахъ. Такой же порядокъ офиціального удостовѣренія существующихъ закладныхъ правъ можетъ быть достигнутъ и при закладѣ судовъ, если будетъ установлено закономъ веденіе судовыхъ реестровъ для оглашенія свѣдѣній о правахъ собственности и о закладныхъ правахъ на суда на тѣхъ же основаніяхъ, какъ это дѣлается ипотечными книгами для недвижимыхъ имуществъ. Сходство между тѣми и другими невольно останавливаетъ на себѣ вниманіе и послужило даже поводомъ къ тому, что въ юридической номенклатурѣ суда получили наименованіе „недвижимостей торговаго права“. До тѣхъ поръ пока у насъ не будетъ офиціальной регистраціи судовъ, съ публичнымъ завѣреніемъ свѣдѣній, содержащихся въ судовыхъ реестрахъ, всегда возможно будетъ нарушеніе закладныхъ правъ кредитора, выдавшаго ссуду подъ обезпеченіе судномъ, особенно при продажѣ судна въ иностранномъ портѣ, а слѣдовательно и обезпеченность ипотечнаго кредита подъ суда всегда останется болѣе или менѣе иллюзорною.

На основаніи вышеизложеннаго мы приходимъ къ слѣдующему заключенію. Въ качествѣ временной или палліативной мѣры, принятой впредь до коренной выработки законодательныхъ правилъ, нормирующихъ правовое положеніе судовъ, обсуждаемый законопроектъ заслуживаетъ въ общемъ сочувствія, такъ какъ безспорно представляетъ собою шагъ впередъ по сравненію съ нынѣ дѣйствующимъ порядкомъ, при которомъ закладъ судовъ, за исключеніемъ случаевъ бодмерен, оказывается вовсе невозможнымъ. Тѣмъ не менѣе нельзя не пожелать, чтобы проектируемый законъ не ограничивался полумѣрами, а разрѣшилъ бы намѣченный вопросъ окончательно и въ соотвѣтствіи со всѣми практическими требованіями. Такое рѣшеніе вопроса можетъ быть достигнуто установленіемъ по закону открытыхъ для обозрѣнія публикою судовыхъ реестровъ, въ которые обязательно вносились бы отмѣтки о правахъ собственности и объ установленіи закладныхъ правъ какъ на морскія, такъ и на рѣчныя суда. Этимъ было бы само собою достигнуто и обезпеченіе закладныхъ правъ на рѣчныя суда, а слѣдовательно и возможность открытія для владѣльцевъ этихъ судовъ ипотечнаго кредита. Собственно для Риги такая



мѣра имѣла бы послѣдствіемъ лишь возстановленіе того порядка, который уже существовалъ въ этомъ городѣ до введенія въ 1889 году судебной реформы, и по сравненію съ которымъ нынѣ проектируемыя правила являются отсталыми.

Остается сдѣлать нѣсколько замѣчаній по поводу отдѣльных статей законопроекта.

Статья 8 предоставляет одинаковое старшинство съ капитальной суммою только процентамъ „за послѣдніе два года“, не опредѣляя при этомъ, съ какого именно момента означенный двухлѣтній періодъ долженъ быть исчисленъ. Если исчислять таковой со дня продажи судна съ публичнаго торга, то отъ этого можетъ иногда послѣдовать ущербъ для кредитора, такъ какъ продажа судна можетъ по независимымъ отъ кредитора причинамъ затянуться на продолжительное время. Поэтому, правильнѣе было бы предоставить одинаковое старшинство съ капитальной суммою процентамъ за послѣдній годъ и сверхъ того за два предшествующіе года.

Статья 10 воспрещаетъ уступать закладныя по бланковымъ надписямъ. Едва ли такое воспрещеніе имѣетъ за собою какое либо серьезное основаніе; во всякомъ случаѣ такого основанія въ мотивахъ закона не приведено. Можно еще спорить о томъ, цѣлесообразно ли воспрещеніе уступокъ по бланковымъ надписямъ въ общемъ гражданскомъ правѣ, т. е. для закладныхъ на недвижимыя имущества, Но въ торговыхъ сдѣлкахъ бланковыя уступки должны принести несомнѣнную пользу, такъ какъ ими облегчается обращеніе закладныхъ, въ особенности для банковъ, которые, главнымъ образомъ, будутъ выдавать ссуды подъ обезпеченіе закладными на суда. Требованіе именной уступки въ этихъ случаяхъ явилось бы лишь обременительнымъ стѣсненіемъ торговыхъ сдѣлокъ. Въ виду сего нельзя не пожелать, чтобы изъ ст. 10 была вовсе исключена ея 2 часть, а еще лучше было бы замѣнить ее слѣдующимъ правиломъ:

Уступка закладной можетъ быть совершена какъ на имя извѣстнаго лица, такъ и на предъявителя. Уступка по бланковой надписи признается уступкою на предъявителя.

Статья 11 постановляетъ, что объ уплатѣ долга по закладной дѣлается надпись на корабельной крѣпости. Закладныя на недвижимыя имущества, послѣ ихъ погашенія, изъемяются изъ обращенія и приобщаются къ дѣламъ подлежащаго крѣпостнаго учрежденія. Такъ какъ въ отношеніи закладныхъ на суда это представляется невозможнымъ, пока у насъ не введены еще особыя учрежденія для веденія судовыхъ реэстровъ, то надлежало бы, по крайней мѣрѣ, дополнить ст. 11 проекта постановленіемъ о томъ, чтобы надпись объ уплатѣ долга была учиняема не только на корабельной крѣпости, но и на самой закладной “

Редакціонной комисіей для выработки проекта закона о торговомъ мореплаваніи поднять еще и другой вопросъ :

18 іюля Биржевой Комитетъ получилъ слѣдующее предложеніе отъ 15 іюля за № 4903 :

„Ссылаясь на циркуляръ отъ 15 іюня за № 4099/1965 имѣю честь препроводить при семъ печатный экземпляръ выработаннаго Третьей Подкомиссіей Высочайше учрежденной Редакціонной Комисіи для составленія проекта уложенія о торговомъ мореплаваніи, проекта постановленій о правѣ плаванія подъ русскимъ національнымъ флагомъ, съ объясненіями къ нему.

Въ виду необходимости окончательнаго разсмотрѣнія сего проекта въ началѣ осени въ Особомъ Совѣщаніи, предварительно внесенія его на утвержденіе въ установленномъ порядкѣ, имѣю честь покорнѣйше просить о доставленіи отзыва по настоящему предмету не позже 15 сентября сего года въ Отдѣлъ Торговаго Мореплаванія, на имя члена Дѣлопроизводителя Высочайше учрежденной Редакціонной Комисіи для составленія проекта уложенія о торговомъ мореплаваніи С. П. Веселаго.“

### Проектъ постановленій о правѣ плаванія подъ русскимъ національнымъ флагомъ.

Дѣйствующая  
редакція.

Право поднятія русскаго купеческаго флага, принадлежа исключительно русскимъ подданнымъ, распространяется :

1) на русскія акціонерныя общества, коихъ правленія и главные конторы находятся въ предѣлахъ Имперіи ;

2) на торговые дома, законнымъ порядкомъ учрежденные, если одинъ изъ главныхъ распорядителей, имѣю-

Проектируемая редакція.

Статья 138 Устава Торговаго.

Считаются русскими и имѣютъ право на плаваніе подъ русскимъ національнымъ флагомъ только такия суда, которыя принадлежатъ :

1) единоличнымъ владѣльцамъ или общимъ хозяевамъ (ст. 171), если всѣ эти лица состоятъ въ русскомъ подданствѣ ;

2) товариществамъ, полнымъ или товариществамъ на вѣрѣ, если всѣ товарищи состоятъ въ русскомъ подданствѣ, и

3) русскимъ акціонернымъ обществамъ, коихъ правленія и главные конторы находятся въ предѣлахъ Имперіи, если, по крайней мѣрѣ, большинство членовъ правленій, а также директоры распорядители (или соотвѣтствующія имъ должностныя лица), гдѣ таковыя имѣются, — состоятъ въ русскомъ подданствѣ.

щихъ подпись, состоитъ въ русско-комъ подданствѣ, и

3) на лица, построившія или купившія корабль общимъ иждивеніемъ, если начальный товарищъ состоитъ въ русскомъ подданствѣ (ст. 171 и 176).

**Примѣчаніе.** Приобрѣтеніе иностраннымъ подданнымъ доли въ правѣ собственности на русское судно, въ качествѣ общаго хозяина, безъ утраты судномъ опредѣленнаго въ сей 138 ст. права, допускается только по наслѣдству, но, для сохраненія судномъ такого права, иностранный подданный обязанъ уступить доставшуюся ему долю, до истеченія двухлѣтнаго со дня смерти наслѣдодателя срока, русскому подданному, съ соблюденіемъ правилъ, изложенныхъ въ ст. 178—180 сего устава. При неисполненіи этого условія въ теченіе указаннаго двухлѣтнаго срока, доля иностраннаго подданнаго, для сохраненія за судномъ правъ на плаваніе подъ русскимъ флагомъ, продается, по требованію прочихъ общихъ хозяевъ, за его счетъ, съ публичнаго торга, къ участію въ которомъ иностранные подданные не допускаются.

Вступленіе иностраннаго подданнаго въ товарищество полное или на вѣрѣ, на правахъ товарища, безъ утраты судами товарищества права на плаваніе подъ русскимъ флагомъ, допускается только ;

1) послѣ смерти одного изъ товарищей, когда иностранный подданный назначенъ его преемникомъ въ порядкѣ, установленномъ ст. 73—75 и 82 Уст. Тор., и 2) послѣ смерти одного изъ товарищей, если иностранный подданный принятъ въ товарищество, въ качествѣ наслѣдника этого товарища, но и въ этихъ случаяхъ, при оставленіи иностраннаго подданнаго на правахъ товарища болѣе означеннаго выше срока, суда товарищества теряютъ права русскихъ судовъ. Правила эти имѣютъ соотвѣтственное примѣненіе и къ случаямъ перехода общихъ хозяевъ и товарищей въ иностранное подданство.

Независимо отъ сего, признано цѣлесообразнымъ, чтобы при изданіи новой ст. 138, въ мнѣніи Государственнаго Совѣта было изложено слѣдующее постановленіе :

Суда тѣхъ изъ существующихъ нынѣ владѣльцевъ, которые не удовлетворяютъ опредѣленнымъ въ ст. 138 условіямъ, сохраняютъ право на плаваніе подъ русскимъ флагомъ на прежнихъ основаніяхъ, но съ тѣмъ: 1) что на случай вступленія впредь иностранныхъ подданныхъ въ число общихъ хозяевъ или товарищей, а также перехода общихъ хозяевъ или товарищей въ иностранное подданство распространяется дѣйствіе примѣчанія къ статьѣ 138, причемъ, однако, существующіе нынѣ общіе хозяева судна изъ иностранныхъ подданныхъ продолжаютъ пользоваться правомъ приобретенія его долей отъ другихъ общихъ хозяевъ, наравнѣ съ русскими подданными, и 2) акціонерныя общества должны удовлетворить опредѣленнымъ въ ст. 138 Устава Торговаго условіямъ по мѣрѣ истеченія сроковъ, на которые избраны или назначены члены правленія,



кандидаты въ члены и директоры-распорядители (или соотвѣтствующія имъ должностныя лица) изъ иностранныхъ подданныхъ, и во всякомъ случаѣ, выполнить требованія этой статьи не позже пяти лѣтъ со дня изданія настоящаго законоположенія.

## Статья 184 Устава Торговаго.

### Проектируемая редакція.

Редакція 29 мая 1897 г.  
Каботажное судоходство, т. е. перевозъ товаровъ и пассажировъ между русскими портами, лежащими какъ на одномъ и томъ же морѣ, такъ и на разныхъ моряхъ, предоставляется исключительно въ пользу русскихъ подданныхъ и судовъ, плавающихъ подъ русскимъ флагомъ.

Каботажное судоходство, т. е. перевозъ товаровъ и пассажировъ между русскими портами, какъ на одномъ и томъ же морѣ, такъ и на разныхъ моряхъ лежащими, предоставляется исключительно русскимъ судамъ (ст. 138 и примѣч.)

Биржевой Комитетъ счелъ цѣлесообразнымъ прежде чѣмъ отвѣчать на запросъ редакціонной Коммисіи снестись съ Рижскимъ обществомъ шкиперовъ дальняго плаванія. По совмѣстномъ обсужденіи вопроса, Комитетъ отправилъ 16 октября 1902 г. за № 1357 слѣдующее представленіе на имя дѣлопроизводителя Редакціонной Коммисіи С. П. Веселаго:

„Вслѣдствіе предложенія отъ 15 іюля с. г., за № 4903, Рижскій Биржевой Комитетъ имѣетъ честь сообщить, что, по его мнѣнію, вновь проектируемыя постановленія о правѣ плаванія подъ русскимъ національнымъ флагомъ едва ли будутъ полезно отражаться на дальнѣйшемъ развитіи русскаго торговаго мореплаванія, тогда какъ слѣдовало бы всѣми силами способствовать дальнѣйшему развитію его. У насъ еще слишкомъ мало развиты предпримчивость и подвижность капиталовъ, такъ что отъ однихъ русскихъ капиталовъ и мѣстной предпримчивости развитія торговаго флота ожидать нельзя. Иностранные же капиталы, понятно, будутъ участвовать въ русскихъ судоходныхъ предпріятіяхъ лишь тогда, когда владѣльцамъ этихъ капиталовъ будетъ предоставляемо извѣстное участіе въ управленіи предпріятіемъ. По сему Биржевой Комитетъ полагаетъ, что дальнѣйшее оставленіе въ силѣ настоящаго изложенія ст. 138 т. XI ч. 2 Уст. Торг. соотвѣтствовало бы болѣе интересамъ отечественнаго судоходства.

Слѣдуетъ также замѣтить, что предусмотрѣнный въ примѣч. къ ст. 138 двухлѣтній срокъ для уступки доли судна, доставшейся иностранному подданному по наслѣдству, является слишкомъ короткимъ; казалось бы необходимымъ продлить этотъ срокъ по крайней мѣрѣ на 5 лѣтъ, такъ какъ въ теченіе двухъ лѣтъ наслѣдственные дѣла часто не могутъ быть окончены.

Противъ новаго изложенія ст. 184 какихъ либо возраженій не имѣется.“

Наконецъ Биржевой Комитетъ имѣлъ въ истекшемъ году случай высказаться и по поводу поставленнаго ему Министерствомъ Путей Сообщенія (предложеніе отъ 22 января 1902 г. за № 1024) вопроса, въ какой мѣрѣ выработанныя классификаціоннымъ бюро „Германскаго Ллойда“ правила для постройки рѣчныхъ и озерныхъ судовъ могутъ найти примѣненіе при постройкѣ русскихъ рѣчныхъ судовъ изъ желѣза и стали. На этотъ вопросъ Биржевой Комитетъ отвѣтилъ 27 февраля за № 208 въ томъ смыслѣ, что примѣненіе вышеупомянутыхъ правилъ безусловно послужитъ на пользу торговлѣ и страховому дѣлу, но что это примѣненіе едва-ли окажется возможнымъ до тѣхъ поръ, пока не послѣдуетъ урегулированіе русскихъ рѣкъ. Во всякомъ случаѣ пришлось бы корпуса судовъ, плавающихъ по рѣкѣ Волгѣ, Двинѣ, Днѣпру и Дону для обезпеченія менѣе глубокой осадки, строить болѣе легкими, чѣмъ этого требуютъ предписанія „Германскаго Ллойда“.

Въ февралѣ истекшаго года портовой инженеръ Пабстъ просилъ Биржевой Комитетъ освободить его, по причинѣ недостаточнаго знанія имъ русскаго языка, отъ обязанностей представителя Рижскаго Биржевого Комитета въ Совѣтѣ по дѣламъ Торговаго Мореплаванія. На мѣсто г. Пабста былъ избранъ въ члены Совѣта правитель дѣлъ Статскій Совѣтникъ Н. Э. ф. Крамеръ, который уже съ 1901 г. состоитъ представителемъ Биржевого Комитета въ Комитетѣ по портовымъ дѣламъ.

### 35. Холодильникъ для сохраненія легко портящихся товаровъ.

На запросъ Биржевого Комитета къ фирмѣ „Westley Broth.“, владѣльцамъ холодильника, касательно условій эксплуатаціи холодильника, Комитету была прислана 27 іюня 1902 г. фирмой „Westley Broth.“ слѣдующая такса за пользованіе холодильникомъ, отпечатанная Комитетомъ для всеобщаго свѣдѣнія въ № 145 Вѣстника Рижской биржи отъ 30 іюня 1902 г.

Такса сборовъ за сохраненіе товаровъ въ Рижскомъ  
холодильникѣ.

Масло и сыръ. За первые 7 дней или часть этого времени 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub> коп. за пудъ брутто.

За слѣдующіе 7 дней или часть этого времени 2<sup>3</sup>/<sub>4</sub> коп. за пудъ брутто.

За слѣдующіе еще 7 дней или часть этого времени 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> коп. за пудъ.

Яйца. За каждые 28 дней или часть этого времени 1 рубль за ящикъ. За сезонъ съ 1 апрѣля по 1 декабря 6 руб. за ящикъ.

Птица и дичь въ ящикахъ (мороженая). За каждые 28 дней или часть этого времени 20 коп. за пудъ брутто.

Фрукты. За каждые 28 дней или часть этого времени 16 коп. за пудъ.

Рыба мороженая. Въ количествѣ 25 пудовъ или больше: за каждые 28 дней или часть этого времени 16 коп. за пудъ.

Рыба свѣжая. Требуется чтобъ она была смочена водой. За каждые 28 дней или часть этого времени 1 руб. 60 коп. за пудъ.

Рыба свѣжая (не смоченная водой, но разложенная для того, чтобы она скорѣй замерзла): за каждые 28 дней или за часть этого времени 80 коп. за пудъ. За слѣдующіе 28 дней или часть этого времени 16 коп. за пудъ.

Рыба свѣжая. Въ ящикахъ, но не разложенная: За первые 28 дней или часть этого времени 30 коп. за пудъ. За каждые дальнѣйшіе 28 дней или часть этого времени 16 коп. за пудъ.

Рыба въ малыхъ количествахъ. За первые 7 дней или за часть этого времени 25 коп. за пудъ. За каждые слѣдующіе 7 дней или часть этого времени 5 коп. за пудъ.

Наименьшій же размѣръ платы 25 коп. за каждое сохраненіе.

Икра свѣжая (зернистая). За каждые 7 дней или часть этого времени 5 коп. за пудъ.

Икра пресованная (паюсная). Въ количествахъ въ 25 пуд. и болѣе: за каждые 28 дней или часть этого времени 30 к. за пудъ.

Икра пресованная. Въ количествѣ меньшемъ чѣмъ 25 пудовъ: за каждые 28 дней или часть этого времени 40 коп. съ пуда.

Мороженое мясо и свиная грудинка. Въ количествахъ въ 50 пудовъ и болѣе: за 28 дней или часть этого времени 16 коп. съ пуда.

Въ количествахъ менѣе 50 пудовъ: за первые 7 дней или часть этого времени 25 коп. съ пуда. За каждые дальнѣйшіе 7 дней или часть этого времени 5 коп. съ пуда.

Въ наименьшемъ размѣрѣ 25 коп. за каждое сохраненіе.

Мясо свѣжее. Висящее (не замороженное): за первые 7 дней или часть этого времени 25 коп. съ пуда. За каждые слѣдующіе 7 дней или часть этого времени 15 коп. съ пуда.

Предложеніемъ отъ 25 іюня 1902 г. за № 4383 Отдѣлъ Торговаго Мореплаванія запросилъ заключенія Рижскаго Биржевого Комитета по вопросу объ условіяхъ эксплуатаціи Рижскаго холодильника.

По совершившемся между тѣмъ 1 іюля 1902 г. торжественномъ открытіи Рижскаго холодильника, Рижскій Биржевой Комитетъ, по представленію своей делегаціи по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, просилъ фирму братьевъ Вестлей сообщить ему, въ дополненіе къ пересланной



ему таксъ сборовъ за пользованіе холодильникомъ, слѣдующія дополнителныя свѣдѣнія :

1) производится ли за вышеприведенныя платы холодильникомъ также :

- а. выгрузка товаровъ изъ вагона и помѣщеніе ихъ въ холодильникъ и
- б. нагрузка сохраняемыхъ въ холодильникъ товаровъ на пароходы.

2) можетъ-ли производиться, какъ надо полагать отправка сохраняемыхъ въ холодильникъ товаровъ во всѣ заграничныя порты и могутъ-ли для этой цѣли всѣ пароходы причаливать у мостковъ передъ холодильникомъ.

3) вѣрно-ли попятя приведенная за сохраненіе яицъ такса такимъ образомъ, что при общей платѣ 1 руб. съ ящика за 28 дней или за часть этого времени при сохраненіи ящика яицъ, или при уплатѣ за пространство имъ занимаемое за все время съ 1 апрѣля по 1 декабря плата понижается на 6 руб. за 8 мѣсяцевъ.

На это фирма „Братевъ Вестлей“ сообщила Биржевому Комитету : по 1 п.) что въ отпечатаной 30 іюня въ „Вѣстникъ Рижской биржи“ таксъ сборовъ заключается также и плата какъ за выгрузку товаровъ изъ вагоновъ и помѣщеніе ихъ въ холодильникъ, такъ и за нагрузку ихъ на пароходы ;

по 2. что нагрузныя мостки предоставляются въ распоряженіе судамъ грузящимъ товары изъ холодильника для какого бы то ни было заграничнаго порта.

На п. 3 также можно отвѣчать вполне утвердительно образъ ; слѣдуетъ лишь исправить его въ томъ отношеніи, что плата взимается только за сохраняемые въ холодильникъ товары ; помѣщенія же или части ихъ въ наемъ не отдаются.

Вслѣдствіе этого Рижскій Биржевой Комитетъ сообщилъ 25 августа 1902 г. за № 974 Отдѣлу Торговаго Мореплаванія на предложеніе послѣдняго отъ 25 іюня 1902 г. за № 4383, что установленная владельцами холодильника въ Ригѣ, фирмою „Westley Broth.“ такса сборовъ за пользованіе холодильникомъ доведена Биржевымъ Комитетомъ до свѣдѣнія Рижскаго купечества и что имъ не получено со стороны послѣдняго никакихъ возраженій или замѣчаній по поводу означенной таксы.

### 36. Березинская система и верхняя Двина.

Въ виду важнаго въ коммерческомъ отношеніи для Рижской торговли состоянія верхней части рѣки западной Двины и Березинской системы, Биржевой Комитетъ отношеніемъ своимъ отъ 18 Октября 1902 за № 1364 обратился въ Правленіе Виленскаго Округа Путей Сооб-

щенія съ просьбою, сообщить ему свѣдѣнія о томъ, какія именно работы по улучшенію верхней части р. Двины и по ремонту сооруженій Березинской системы произведены въ 1902 году и какія предполагается произвести въ будущемъ 1903 году.

На означенный запросъ Биржевымъ Комитетомъ до заключенія настоящаго годового отчета отвѣта не получено.

### 37. Соединеніе р. Лифляндской Аа съ Двиной.

16 января Правленіе Лифляндскаго общества для улучшенія рѣчныхъ сообщеній обратилось къ Биржевому Комитету съ слѣдующимъ сообщеніемъ:

„Вслѣдствіе успѣшнаго хода начатыхъ лѣтомъ 1901 г. работъ, по постройкѣ канала весьма запутанныя обстоятельства значительно разъяснились и оказалось возможнымъ представить засѣданію Правленія, состоявшемуся 10 декабря окончательный бюджетъ, который долженъ быть утвержденъ Общимъ собраніемъ, созываемымъ 25 января с. г., и согласно которому потребныя для совершеннаго окончанія всѣхъ работъ по постройкѣ канала, включая пріобрѣтеніе земельныхъ участковъ, въ 1902 г. средства равняются круглой цифрой 254,000 рублямъ.

Для покрытія этой суммы въ распоряженіи общества находятся еще 148,500 руб., между тѣмъ какъ остальная часть имѣетъ быть пополнена облигаціями.

Очередное Общее собраніе отъ 25 января 1901 г. уже рѣшило единогласно, что недостающій для постройки канала капиталъ приблизительно въ 100,000 руб. долженъ быть покрытъ облигаціями, ингроссированными на пріобрѣтенныя обществомъ земли за ежегодную плату до шести процентовъ со ста, и одновременно съ симъ уполномочило Правленіе на заключеніе названнаго займа.

Правленію пынѣ удалось собрать 70,500 руб. слѣдующимъ образомъ:

1) со стороны продавцовъ земельныхъ участковъ обществу уступлено съ покупной суммы, безъ права подачи заявленія въ теченіи 6 лѣтъ, 35,500 руб. по 5 % въ видѣ облигацій.

2) Графъ Бергъ-Загницъ, баронъ Розентъ-Гросъ-Роопъ и князь Ливентъ-Кремонтъ подписали съ своей стороны 35,000 руб. на 5 % облигаціи; — такимъ образомъ остается добыть недостающіе еще 35,000 руб.

Правленіе, уполномоченное на заключеніе этого займа, полагаетъ нужнымъ предложить выдать на приведенные въ п. 1) 35,000 руб. первую закладную на принадлежащее обществу недвижимое имущество, между тѣмъ какъ на подписанныя вышеупомянутыми въ п. 2) кредиторами 35,000 руб. и на имѣющія еще быть подписанными 35,000 р.,

всего слѣдовательно на сумму 75,000 руб. должны быть выданы облигаціи съ соблюденіемъ равноцѣнности.

По изложеніи означеннаго положенія дѣла Правленіе Лифляндскаго общества для улучшенія рѣчныхъ сообщеній имѣетъ честь отъ имени этого общества, въ виду въ особенности интереса, который оно можетъ предположить прежде всего среди лѣсоторговцевъ г. Риги къ осуществленію этого предпріятія — предложить Рижскому Биржевому Комитету подписаться на оставшіяся облигаціи въ размѣрѣ 35,000 руб. съ просьбой сообщить свои предложенія относительно платы процентовъ и погашенія займа. Означенное Правленіе надѣется быть въ состояніи представить 25 января очередному общему собранію общества созываемому въ Юрьевѣ докладъ по названному дѣлу.“

Согласно выраженному Биржевымъ Комитетомъ желанію завѣдующій дѣлопроизводствомъ директоръ Лифляндскаго общества для улучшенія рѣчныхъ сообщеній представилъ Комитету нижеслѣдующій расчетъ всей стоимости канала, соединяющаго рѣки Аа и Двину, таблицу всѣхъ приблизительныхъ ежегодныхъ доходовъ и расходовъ по эксплуатаціи канала, а также расчетъ распредѣленія ожидаемыхъ доходовъ по эксплуатаціи съ принятіемъ въ основаніе предусмотрѣннаго въ уставѣ общества обязательнаго погашенія.

# I. Общая стоимость канала, соединяющаго рѣки Аа и Двину.

Г'убл.

I. Предварительныя работы по проекту сдѣлать судоходными р. Лифляндскую Аа и каналъ, соединяющій р. Аа съ Двиной круглой цифрой . . . . .	22,000
---	--------

Рубл.

II. А. Земляныя и откосныя работы на каналѣ . . . . .	128,372
Б. 1) Защитный шлюзъ . . . . .	41,850
2) шлюзъ для плотовъ . . . . .	13,200
3) фарватеръ для плотовъ . . . . .	16,230
4) низкая дамба . . . . .	34,000
круглой цифрой . . . . .	234,000

III. Четыре переѣзда . . . . .	12,000
--------------------------------	--------

IV. Шлюзные запоры . . . . .	24,000
------------------------------	--------

V. Укрѣпленіе береговъ на Аа и постройки . . . . .	20,000
--	--------

VI. Покупка земель . . . . .	55,000
Заключеніе контрактовъ . . . . .	5,000
	60,000

VII. Расходы по завѣдыванію: жалованья, поденная плата, инвентарь и пр. . . . .	11,400
Печатаніе акцій . . . . .	3,000
	14,400



VIII. Проценты за купленные земли и арендные платы	3,000
XI. Непредвидѣнные расходы . . . . .	15,300
Всего . . . . .	405,000

## II. Ожидаемые доходы.

Сборы съ пуда :

I.	II.	III.
1 коп.	1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> коп.	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> коп.

Взиманіе максимальнаго сбора съ вѣса въ 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> коп. съ пуда со вѣхъ проходящихъ черезъ каналъ лѣсныхъ матеріаловъ и другихъ товаровъ дозволено Обществу Правительствомъ.

1 пудъ соотвѣтствуетъ кубическому футу сухой древесной массы, такимъ образомъ 1 слиперъ въ 10×10 дюймовъ при длинѣ 8' 11" (что равняется 6,19 куб. ф.) представляетъ собой вѣсъ въ 6,19 пуд. и за него слѣдовало бы взимать максимальный сборъ въ 9,28 коп., между тѣмъ какъ балка (круглая) средней толщины и 24' длины имѣетъ приблизительно 13 пуд. вѣса, такимъ образомъ максимальный сборъ съ нея составляетъ 29<sup>1</sup>/<sub>2</sub> коп.,

На основаніи статистическихъ данныхъ въ 1898, 1899 и 1900 годахъ по Лифляндской Аа прошло плотовъ и унлочно въ годъ сборовъ :

150,000 круглыхъ балоковъ : за штуку :

I. 13 коп.	II. 16 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> коп.	III. 19 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> коп.	19,500	24,375	29,250
------------	---	--	--------	--------	--------

200,000 слиперовъ : за штуку :

I. 6,19 коп.	II. 7,75 коп.	III. 9,28 коп.	12,380	15,500	19,500
--------------	---------------	----------------	--------	--------	--------

Всего въ годъ . . 31,880 39,875 48,750

## III. Расходы.

	I. рубл.	II. рубл.	III, рубл.
Расходы по эксплуатаціи канала :			
ежегодныхъ . . . . .	500	500	500
жалованій и поденной платы . . . . .	4,000	4,000	4,000
ремонтъ . . . . .	4,000	4,000	4,000
Расходовъ по управленію :			
на годовыя жалованія . . . . .	2,000	2,000	2,000
„ канцелярскіе расходы . . . . .	500	500	500

## Проценты:

5 % ежегодно за 105,000 облигацій . . . . .	5,250	5,250	5,250
Чистый доходъ . . . . .	15,630	23,625	32,500
Всего въ годъ . . . . .	31,880	39,875	48,750

## IV. Распределение чистаго дохода.

	Руб.	к.
I. При взиманіи 1 коп. съ пуда . . . . .	15,630	—
Погашеніе :		
1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % съ капитала въ 160,000 руб. для искусственныхъ сооружений . . . . .	2,400	—
1% погашенія долга въ 105,000 р. по обли- гаціямъ . . . . .	1,050	—
5% съ чистаго дохода отчисляются въ за- пасный капиталъ . . . . .	781	50
1% съ чистаго дохода отчисляется въ вспомо- гательный капиталъ . . . . .	156	30
Дивидендъ съ капитала въ 300,000 руб., помѣщеннаго въ акціяхъ по 3 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> %	11,242	20
	15,630	—
II. При взиманіи сбора въ 1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> коп. съ пуда . . . . .	23,625	—
Погашеніе :		
1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % съ капитала въ 160,000 руб. для искусственныхъ сооружений . . . . .	2,400	—
1 % погашенія долга въ 105,000 по обли- гаціямъ . . . . .	1,050	—
5% съ чистаго дохода отчисляются въ за- пасный капиталъ . . . . .	1,181	25
1 % съ чистаго дохода отчисляется въ вспомогательный капиталъ . . . . .	236	25
Дивидендъ съ капитала въ 300,000 руб., помѣщеннаго въ акціяхъ по 6 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> %	18,757	50
	23,625	—
III. При взиманіи сбора въ 1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> коп. съ пуда . . . . .	32,500	—
Погашеніе :		
1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % съ капитала въ 160,000 руб. на искусственныя сооружения . . . . .	2,400	—
1 % погашенія долга по облигаціямъ въ 105,000 руб. . . . .	1,050	—
5 % чистаго дохода отчисляются въ за- пасный капиталъ . . . . .	1,625	—
1% чистаго дохода отчисляется въ вспомо- гательный капиталъ . . . . .	925	—
Дивидендъ съ капитала въ 300,000 руб. по- мѣщеннаго въ акціяхъ по 9% . . . . .	27,100	—
	32,500	—

Делегація по лѣсному торгу и многіе здѣшніе лѣсопромышленники обсуждали вопросъ слѣдуетъ-ли поддержать сооруженіе канала для соединенія рѣкъ Аа и Двины подпискою на облигаціи на сумму 35,000 руб. и высказались за отклоненіе ходатайства. Биржевой Комитетъ, хотя и не раздѣлялъ изложенныя въ заключеніе делегаціи воззрѣнія, но, принявъ во вниманіе теперешнія денежныя условія, рѣшилъ отвѣтить Правленію, что настоящее трудное денежное положеніе и предстоящіе большіе расходы лишаютъ Биржевой Комитетъ возможности ходатайствовать передъ Биржевымъ купечествомъ о долгосрочныхъ помѣщеніяхъ капиталовъ.

Уже раньше, въ апрѣлѣ мѣсяцѣ, Биржевой Комитетъ внесъ 4,000 руб., то есть 20% подписаннаго имъ капитала въ 20,000 руб., по просьбѣ Правленія Общества для улучшенія рѣчныхъ сообщеній, на счетъ названнаго общества во II Рижскомъ Обществѣ взаимнаго кредита.

### III. Страхуваніе.

#### 38. Страхуваніе товаровъ на собственный рискъ.

Въ началѣ года до свѣдѣнія Биржевого Комитета дошло, что русскія страховыя общества приняли рѣшеніе при страхованіи товаровъ до суммы 100,000 руб. отнести 25 % риска на счетъ страхователя. Приведеніе въ исполненіе этого рѣшенія создало бы совершенно невозможныя условія, при чемъ отъ этого болѣе всего пострадали бы владѣльцы лавокъ и небольшія торговыя предпріятія, такъ какъ при принятіи ими на себя 25 % риска у нихъ былъ бы отпять, или во всякомъ случаѣ значительно уменьшенъ, ихъ кредитъ въ банкахъ.

Далѣе распространился слухъ, что вслѣдствіе обязательнаго для всѣхъ страховыхъ обществъ соглашенія у страхователей отнята возможность переходить изъ одного страхового общества въ другое и тѣмъ страхователи лишены права выступить изъ завѣдомо болѣе не вѣрнаго страхового общества.

На запросъ по этому дѣлу Биржевого Комитета, генеральное агентство одного изъ страховыхъ обществъ, имѣющихъ отдѣленіе въ Ригѣ отвѣтило, что русскія страховыя общества дѣйствительно рѣшили распространить правило объ участіи въ рискѣ страхователей, существовавшее уже относительно обдѣланнаго лѣснаго товара въ извѣстныхъ случаяхъ и на другіе товары и что соотвѣтственныя постановленія вступили въ силу 5 января 1902 г. но что Рижскіе представители русскихъ страховыхъ обществъ ходатайствовали передъ своими управленіями о томъ, чтобы Рига и Лифляндская губернія были изъяты изъ дѣйствія этихъ правилъ.



Согласно представленнымъ Биржевому Комитету даннымъ страховыя общества, въ виду чрезмѣрныхъ потерь, понесенныхъ ими въ теченіи послѣднихъ лѣтъ, въ особенности при страхованіи товаровъ и фабрикъ увидали себя вынужденными возложить отнынѣ на страхователей при страхованіи товаровъ самострахованіе въ слѣдующемъ процентномъ отношеніи, а именно при страховой стоимости:

до суммы 24,999 руб.	участіе въ рискѣ въ размѣрѣ	25 %
отъ 25,000 руб. до 49,999 руб.	„ „ „ „ „ „	20 %
„ 50,000 „ „ 74,999 „ „ „ „ „ „	„ „ „ „ „ „	15 %
„ 75,000 „ „ 100,000 „ „ „ „ „ „	„ „ „ „ „ „	10 %

Страхованіе товаровъ на сумму болѣе 100,000 руб. освобождено отъ участія въ рискѣ.

Далѣе освобождались отъ участія въ рискѣ страхователя:

1) товары, матеріалы и горючій матеріаль, сложенные въ фабрикахъ и у фабрикъ, по сколько дѣло не идетъ о лѣсопильныхъ и тому подобныхъ заведеніяхъ обрабатывающихъ лѣсъ, участіе которыхъ въ рискѣ остается по прежнему безъ измѣненія;

2) товары, подлежащіе тарифу за причальныя мѣста;

3) товары подлежащіе желѣзнодорожному тарифу даже и въ тѣхъ случаяхъ, когда они составляютъ собственность частныхъ лицъ.

Противъ такого постановленія страховыхъ обществъ Биржевой Комитетъ обратился 23 января 1902 года телеграммой, и затѣмъ 31 января за № 121 съ слѣдующимъ представленіемъ къ господину Министру Финансовъ:

„Нѣсколько дней тому назадъ Рижскій Биржевой Комитетъ имѣлъ смѣлость представить Вашему Высокопревосходительству телеграммой, что мѣстное купечество чрезвычайно встревожено намѣреніемъ Страховыхъ Обществъ возложить 25 % риска при страхованіи товаровъ до 100,000 руб. на страхователя, лишить страхователя возможности перехода изъ одного общества въ другое и т. д. Въ дополненіе къ этой телеграммѣ Рижскій Биржевой Комитетъ считаетъ своимъ долгомъ представить нижеслѣдующее ходатайство на благосклонное усмотрѣніе Вашего Высокопревосходительства.

Исходя изъ того предположенія, что было бы несправедливо сдѣлать страхователя отвѣтственнымъ за слабость капитала страховыхъ обществъ, неудовлетворительный образъ дѣйствія ихъ администраціи, злоупотребленія со стороны ихъ агентовъ и другія неурядица въ страховомъ дѣлѣ, Биржевой Комитетъ считаетъ своею обязанностью высказать тотъ взглядъ, что мѣры къ укрѣпленію страховыхъ обществъ не должны быть принимаемы исключительно на счетъ страхователей и что поэтому не только справедливость, но и польза дѣла требовали бы при разсмотрѣніи предположеній Страховыхъ Обществъ выслушать и отзывы непосредственно заинтересованной стороны, т. е. представителей торговли.

Тотъ фактъ, что въ случаѣ осуществленія предположеній страховыхъ обществъ пострадаютъ въ особенности интересы купечества, едва ли требуетъ особаго разъясненія. Достаточно будетъ указать на то, что первымъ послѣдствіемъ былъ бы отказъ или по крайней мѣрѣ сокращеніе кредита владѣльцамъ товаровъ со стороны банковъ. Къ тому же слѣдуетъ замѣтить, что положеніе товаровладѣльца несравненно болѣе затруднительное, чѣмъ положеніе владѣльца фабрики, ибо послѣдній имѣетъ возможность предпринимать цѣлый рядъ предохранительныхъ отъ пожара мѣръ, какъ то завести фабричную пожарную команду, обзавестись противопожарными снарядами, провести воду и т. д., между тѣмъ какъ купецъ, товары котораго помѣщаются въ амбарахъ и складахъ отдѣльными партіями въ различныхъ частяхъ города, этой возможности не имѣетъ.

Въ виду изложеннаго Биржевой Комитетъ позволяетъ себѣ обратиться къ Вашему Высокопревосходительству какъ высшему защитнику интересовъ русской торговли съ всепокорнѣйшею просьбою, благоволить указать, чтобы всѣ требованія страховыхъ обществъ подлежали, въ виду ихъ важнаго значенія, всестороннему и тщательному разсмотрѣнію со стороны органовъ Министерства Финансовъ и буде возможно, были выслушаны при этомъ отзывы представителей Биржевыхъ Комитетовъ.“

Сообщенія о томъ, какія мѣры были приняты Министерствомъ Финансовъ по поводу этого представленія Биржевымъ Комитетомъ до конца года не получено, но Рижское генеральное агентство I русскаго страхового общества, основаннаго въ 1827 г. сообщило Биржевому Комитету отношеніемъ отъ 13 декабря 1902 г. за № 1615, что русскія страховыя общества, по представленію комисіи Рижскихъ агентовъ, отмѣнили введенное въ началѣ года участіе страхователей въ рискѣ при страхованіи сложенныхъ въ амбарахъ и подъ открытымъ небомъ привозныхъ и отпускныхъ товаровъ (за исключеніемъ лѣсныхъ товаровъ) для Риги и Мюльграбена, и что поэтому эти товары могутъ по прежнему страховаться въ размѣрѣ ихъ полной стоимости.

На запросъ Биржевого Комитета, дѣйствительно-ли русскія страховыя общества рѣшили отнять у страхователей право свободнаго перехода изъ одного общества въ другое, вышеназванное генеральное агентство отвѣчало, что какого-либо запрещенія переводить страховку изъ одного общества въ другое не существуетъ.

### 39. Страхуваніе рабочаго персонала Рижскаго Биржевого Комитета отъ несчастныхъ случаевъ.

Въ отчетномъ году Рижскому Обществу Взаимнаго Страхуванія было заявлено о 6 несчастныхъ случаяхъ.

При этомъ Общество имѣло уплатить одному рабочему 150 рублей, тогда какъ остальные 5 рабочихъ, какъ вполнѣ вылеченные были отпущены безъ всякаго вознагражденія.

Упложено страховому обществу за страхованіе рабочихъ:

на пароходахъ . . . . .	215 руб. 48 коп.
„ землечерпательницахъ .	400 „ 53 „
„ докахъ . . . . .	49 „ 73 „
при ремонтѣ морскихъ дамбъ	50 „ 89 „

Всего . 716 руб. 63 коп.

Кромѣ того по предложенію делегаціи по портовымъ и землечерпательнымъ работамъ застрахованы были всѣ занятые при постройкѣ желѣзнодорожной гавани рабочіе Биржевого Комитета на тѣхъ же основаніяхъ, какъ и прочіе рабочіе за плату 11 руб. съ тысячи, а работавшіе тамъ арестанты, которые, въ случаѣ поврежденія пользуются даровымъ содержаніемъ въ тюрьмѣ, за плату 9 руб. 50 коп. съ тысячи.

За эту страховку упложено Обществу въ 1902 г.

вступныхъ денегъ . . . . .	36 руб.
премій въ размѣрѣ 11 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> . .	396 „
„ „ „ 9 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>100</sub> .	133 „
	<hr/> 565 руб.

Среди занятыхъ въ экспортной гавани рабочихъ произошло въ 1901 году 4 несчастныхъ случая, при чемъ двое рабочихъ, какъ вполнѣ выздоровѣвшіе, отпущены безъ всякаго вознагражденія, между тѣмъ какъ третій рабочій еще находится на излеченіи, а одинъ случай остался до заключенія настоящаго годового отчета нерѣшеннымъ.

#### 40. Страхованіе пароходовъ и землечерпательницъ Биржевого Комитета отъ огня и взрывовъ паровыхъ котловъ.

Въ засѣданіи Рижскаго Биржевого Комитета отъ 15 февраля с. г. постановлено предложить на рѣшеніе Биржевого купечества вопроеъ о самострахованіи принадлежащихъ Биржевому Комитету пароходовъ и землечерпательницъ. Поводомъ къ этому постановленію послужили слѣдующія соображенія:

Съ 1883 года всѣ пароходы и землечерпательницы Биржевого Комитета, за исключеніемъ еще не застрахованной землечерпательницы „Рига“, застрахованы отъ огня и взрывовъ паровыхъ котловъ. Въ послѣдніе года страховыя преміи были значительно возвышены; страховыя общества сначала отказались дѣлать такъ называемую общественную скидку въ 10 <sup>0</sup>/<sub>100</sub>, а затѣмъ съ прошлаго года начали брать еще прибавку въ 20 <sup>0</sup>/<sub>100</sub>, такъ что въ общемъ увеличеніе преміи равняется 30 <sup>0</sup>/<sub>100</sub>.



Въ настоящее время считается при страхованіи желѣзныхъ пароходовъ и землечерпательницъ отъ огня 1 0/0, противъ взрывовъ котловъ 3 руб. съ 1000 за пароходы и 1 руб. съ 1000 съ землечерпательницъ. Къ этому слѣдуетъ еще прибавить казенный сборъ въ размѣрѣ 50 коп. съ 1000 руб. штемпельную марку, почтовые расходы, пересылку и т. д.

Это возвышеніе страховой преміи при незначительномъ рискѣ, который несутъ страховыя общества побудило Рижскій Биржевой Комитетъ обратиться къ общему собранію страховыхъ обществъ съ предложеніемъ уменьшить страховую премію съ 1 0/0 на  $1\frac{1}{2}$  0/0, добавляя, что въ противномъ случаѣ Биржевой Комитетъ увидитъ себя вынужденнымъ ходатайствовать передъ купечествомъ о переходѣ къ самострахованію.

11 февраля с. г. генеральное агентство I Русскаго страхового общества сообщило, что общимъ собраніемъ представителей русскихъ страховыхъ обществъ рѣшено понизить прежнія страховыя отъ огня и взрывовъ преміи съ 12 + 3 = 15 рублей съ 1000 рублей на 7 рублей съ 1000 рублей включая вычетъ прежней скидки.

Биржевой Комитетъ былъ того мнѣнія, что и эта пониженная ставка, при незначительномъ рискѣ страхованія еще очень высокая и считалъ себя поэтому въ правѣ повторить уже внесенное въ 1883 году, но тогда отклоненное большинствомъ предложеніе самострахованія.

Наглядную картину размѣра страховыхъ премій, какъ онѣ платились до сихъ поръ и какъ онѣ должны были бы платиться по новымъ ставкамъ, представляютъ слѣдующія цифры:

	Застрахованная цѣнность.	Настоящая цѣнность.
Пароходы Биржевого Комитета:		
Симсонъ . . . . .	40,000 руб.	35,000 руб.
Геркулесъ . . . . .	50,000 „	60,000 „
Цандеръ . . . . .	30,000 „	37,000 „
Р. Керковіусъ . . . . .	30,000 „	37,000 „
Гернмаркъ . . . . .	30,000 „	35,000 „
Планета . . . . .	10,000 „	10,000 „
Комета . . . . .	4,000 „	3,000 „
	194,000 руб.	217,000 руб.
Землечерпательницы и рефулеры, пріобрѣтенные изъ собственныхъ средствъ Биржевого Комитета:		
Мюльграбенъ . . . . .	70,000 руб.	78,000 руб.
Рига . . . . .	— „	318,000 „
Рефулеръ I и II съ трубными проводами	100,000 „	133,000 „
Рефулеръ III съ шаландой для угля	30,000 „	21,000 „
	200,000 руб.	550,000 руб.

Землечерпательницы, построенныя на средства дноуглубительной кассы :

Двина . . . . .	70,000 руб.	70,000 руб.
Густавъ . . . . .	20,000 „	20,000 „
Циклопъ . . . . .	60,000 „	60,000 „
Больдераа . . . . .	60,000 „	60,000 „
	210,000 руб.	210,000 руб.

Если такимъ образомъ размѣръ страховой суммы составлять до сихъ поръ 604,000 руб. (194,000 + 200,000 + 210,000 руб.), то въ будущемъ она составитъ 977,000 рублей, такъ какъ, согласно постановленію биржевого купечества отъ 14 октября 1883 г. Биржевому Комитету поручено страховать полную стоимость судовъ. Разница между теперешней страховой суммой въ 604,000 руб. и будущей объясняется тѣмъ, что землечерпательницы и пароходы въ дѣйствительности застрахованы на 31,000 рублей менѣе, обозначенной въ книгахъ стоимости, и кромѣ того землечерпательница „Рига“ цѣнность которой принята въ 317,000 руб. еще не застрахована.

Согласно существовавшей до сихъ поръ страховой ставкѣ въ 1901 г. уплачено за страховую сумму въ 604,000 руб. премія въ 7462 руб., а по новой ставкѣ Биржевому Комитету пришлось бы платить за 977,000 руб. страховой суммы 6,839 руб. (не считая 50 коп. за каждые 1000 руб. казеннаго сбора).

Хотя этотъ новый размѣръ страховой преміи значительно ниже прежняго, тѣмъ не менѣе Биржевой Комитетъ полагаетъ нужнымъ высказаться за самострахованіе, такъ какъ опасность отъ огня для землечерпательницъ и пароходовъ, которые построены почти совершенно изъ желѣза и въ рабочій сезонъ работаютъ въ разныхъ мѣстахъ, чрезвычайно незначительна и Биржевой Комитетъ, перейдя къ самострахованію имѣлъ бы возможность, сохранивъ уплачиваемыя теперь преміи, образовать собственный страховой фондъ.

При сообщеніи вышеприведенныхъ соображеній Биржевой Комитетъ вошелъ въ состоявшееся 1 марта 1892 г. I очередное общее собраніе Рижскаго биржевого купечества съ предложеніемъ взять пароходы и землечерпательницы биржевого купечества въ самострахованіе, каковое предложеніе было принято преобладающимъ большинствомъ, и рѣшено уполномочить Биржевой Комитетъ взять принадлежащіе биржевому купечеству пароходы и землечерпательницы въ самострахованіе за предложенную страховыми обществами ставку въ 7 р. съ тысячи, прибавивъ къ этой ставкѣ еще взимаемый казенный сборъ въ 50 коп. и образовать изъ откладываемыхъ подобнымъ образомъ ежегодно премій особый страховой фондъ.

Согласно представленію делегаціи по землечерпательнымъ работамъ отъ этого рѣшенія было сдѣлано то отступленіе, что рефулеръ III, служащій мастерской, въ виду большей опасности отъ огня, застрахованъ въ русскомъ страховомъ обществѣ въ Москвѣ въ 24,000 руб. за каковое страхованіе уплачена премія въ 183 руб.

#### 41. Страхованіе парохода „Геркулесъ“ отъ опасности на морѣ.

Съ 1888 г. пароходъ „Геркулесъ“ застрахованъ у частныхъ страхователей въ Копенгагенѣ отъ несчастій на морѣ. — Стоимость судна опредѣлена въ 100,000 кронъ. Страхованіе его стоило въ 1902 году 396 руб. 48 кои.

#### 42. Страхованіе землечерпательницъ, пріобрѣтенныхъ на средства прежнихъ портовыхъ сборовъ.

Пріобрѣтенныя на средства упраздненныхъ 1 января 1902 г. портовыхъ сборовъ 4 землечерпательницы „Густавъ“, „Двина“, „Циклопъ“ и „Больдераа“ были до сихъ поръ застрахованы Биржевымъ Комитетомъ отъ огня и взрывовъ паровыхъ котловъ въ различныхъ русскихъ страховыхъ обществахъ на сумму 210,000 рублей (20,000+70,000 и  $2 \times 60,000$ ).

20 апрѣля 1902 г., слѣдовательно до истеченія срока страхованія, Биржевой Комитетъ счелъ своимъ долгомъ обратиться въ Отдѣлъ Торговаго Мореплаванія съ представленіемъ за № 437 съ вопросомъ, слѣдуетъ-ли въ будущемъ возобновлять или прекратить страхованіе вышеупомянутыхъ землечерпательницъ, каковой запросъ, въ виду неполученія имъ отвѣта, Биржевой Комитетъ принужденъ былъ повторить 22 мая за № 669. Не получивъ и на это представленіе никакого отвѣта, Биржевой Комитетъ, въ представленіи своемъ Отдѣлу Торговаго Мореплаванія отъ 10 іюня за № 721, ссылаясь на прежнія свои представленія, заявилъ, что, не получивъ въ этомъ дѣлѣ никакихъ указаній, онъ не считаетъ себя въ правѣ возобновить страхованіе землечерпательницъ построенныхъ на средства прежнихъ портовыхъ сборовъ.

На свои вышеупомянутыя 3 представленія, Биржевой Комитетъ получилъ наконецъ 11 іюня помѣченный 6 іюня 1902 г. за № 3899 г. отвѣтъ Отдѣла Торговаго Мореплаванія, въ которомъ онъ сообщилъ Биржевому Комитету, что по обсужденіи вопроса о возобновленіи страхованія въ засѣданіи Комитета по портовымъ дѣламъ отъ 28 мая 1902 г. рѣшено страхованіе землечерпательницъ, до урегулированія общаго вопроса страхованія принадлежащаго Комитету имущества, пріостановить.



#### IV. Телеграфная часть.

##### 43. Риго-Больдерааснїй телеграфъ.

Послано :

###### I. Неоплаченныхъ депешъ :

1) О приходящихъ судахъ . . . . .	1,783
2) О выходящихъ судахъ . . . . .	1,783
3) Различныхъ депешъ за счетъ Биржевого Комитета . . . . .	1,995
	<hr/> 5,561

II. Оплаченныхъ депешъ . . . . . 8,816

Всего 14,377

Если сравнить дѣятельность телеграфа за 1901 и 1902 г., то оказывается :

	Неоплач. деп.	Оплачен. деп.	Всего
въ 1901 г.	5,764	8,885	14,649
„ 1902 г.	5,561	8,816	14,377
за 1902 г.	— 203	— 69	— 272

1 ноября 1902 г. исполнилось 50 лѣтъ со времени открытія устроеннаго по инициативѣ Рижскаго Биржевого Комитета и Высочайше утвержденнаго Рнго-Больдерааскаго телеграфа, перваго электромагнитнаго телеграфа въ Русскомъ Государствѣ.

Едва-ли слѣдуетъ указать на то, что этотъ органъ Биржевого Комитета принесъ не малую пользу торговлѣ и судоходству Риги въ теченіи послѣдняго полустолѣтія.

##### 44. Телеграфное сообщеніе съ Домеснесъ.

Предназначенный для Домеснесъ телеграфный кабель прибылъ, какъ уже было сказано въ отчетѣ за 1901 г., позднюю осенью 1901 г. въ Ригу и былъ зарытъ на зиму узимней гавани, такъ какъ телеграфное управленіе не рѣшилось произвести укладку кабеля поздней осенью. Лишь въ іюнѣ 1902 г. телеграфное управленіе обратилось къ одному изъ инженеровъ Биржевого Комитета съ запросомъ, можетъ-ли Управленіе получить въ подходящій моментъ пароходъ Биржевого Комитета для перевоза кабеля. Согласіе Биржевого Комитета на предоставленіе парохода послѣдовало, но телеграфное Управленіе однако имъ не воспользовалось.

На сколько извѣстно Биржевому Комитету, кабель перевезенъ на парусномъ суднѣ въ Домеснесъ и тамъ опущенъ.

#### 45. Телеграфное отдѣленіе въ Биржѣ.

Со дня перевода центральной телеграфной станціи изъ самаго города на Петербургскій форштадтъ, дѣятельность Рижскаго Биржевого телеграфнаго отдѣленія должна была, какъ само собою разумѣется, увеличиться ненормальнымъ образомъ. Если уже и прежде въ виду неимѣнія современнаго аппарата Юза, передача по аппарату Морзе телеграммъ въ центральную станцію часто задерживалась, то послѣ удаленія центральной станціи изъ центральной части города, положеніе вещей сдѣлалось совершенно невозможнымъ. Телеграммы, поступавшія въ Рижское Биржевое телеграфное отдѣленіе, почти въ двойномъ количествѣ (прежде 200, теперь ежедневно 350—400) въ сравненіи со временемъ до 1 ноября с. г. передавались уже въ большемъ количествѣ на центральную станцію не по аппарату, а двумя разсыльными. Такъ какъ телеграммы передавались разсыльному для отправки на центральную станцію лишь въ извѣстные промежутки времени, т. е. когда накопится извѣстное количество телеграммъ, которыя не могутъ быть переданы по аппарату, и если имѣть въ виду, что отъ станціи на Биржѣ до центральной станціи на Петербургскомъ форштадтѣ 20—25 минутъ хода — то сдѣлалось яснымъ, на сколько быстрота передаваемыхъ означеннымъ путемъ свѣдѣній соотвѣтствовала дѣйствительному понятію телеграфнаго сообщенія.

Принимая же во вниманіе, что въ торговомъ дѣлѣ телеграфъ играетъ весьма важную роль, что въ дѣлѣ передачи извѣстныхъ свѣдѣній или требованій по телеграфу рѣшающее значеніе имѣютъ часто минуты, что въ то время, какъ по атлантическому телеграфу телеграммы изъ Нью-Йорка доходятъ до Берлина въ 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> минутъ, передача телеграммы изъ телеграфнаго отдѣленія Рижской Биржи до центральнаго отдѣленія требуетъ при благополучныхъ обстоятельствахъ минутъ 20—25, а при неблагополучныхъ можетъ быть и нѣсколько часовъ, — Рижскій Биржевой Комитетъ, ссылаясь на вышеприведенные факты, отношеніемъ своимъ отъ 18 ноября 1902 за № 1473 просилъ Начальника Рижскаго Почтово-Телеграфнаго Округа, въ видахъ установленія болѣе нормальнаго порядка по сему дѣлу, снабдить телеграфное отдѣленіе въ Биржѣ вторымъ аппаратомъ и увеличить соотвѣтственно сему штатъ сего отдѣленія.

На означенное отношеніе Начальникъ Рижскаго Почтово-Телеграфнаго Округа 10 декабря 1902 г. за № 28,064 сообщилъ Биржевому Комитету, что установить въ Биржевомъ отдѣленіи второй аппаратъ въ настоящее время не представляется возможнымъ, однако относительно нѣкотораго улучшенія обмѣна корреспонденціи имъ даны нѣкоторыя указанія Начальнику Рижской центральной телеграфной конторы, который по сему предмету войдетъ въ сношеніе съ Биржевымъ Комитетомъ.

Изъ полученнаго Биржевымъ Комитетомъ отъ Начальника центральной телеграфной конторы отношенія отъ 12 декабря 1902 г. за № 2741, Комитетъ усмотрѣлъ, что предполагаемая Начальникомъ конторы мѣры едва-ли послужатъ къ улучшенію способа обмѣна телеграммъ, такъ какъ въ своей бумагѣ онъ просилъ объ устройствѣ новаго окна и постановки желѣзной печки въ помѣщеніи. Вслѣдствіе этого Биржевой Комитетъ нашелъ нужнымъ обратиться съ соотвѣстственнымъ запросомъ къ Начальнику центральной телеграфной конторы, указавъ на то, что, какъ сообщено Биржевому Комитету Начальникомъ телеграфнаго округа, имъ даны начальнику телеграфной конторы указанія вступить въ сношеніе съ Биржевымъ Комитетомъ относительно нѣкотораго улучшенія обмѣна корреспонденціи, устройство же окна и печки не будутъ способствовать ускоренію отправки телеграммъ со станціи въ домъ биржи на центральную станцію.

## V. Почтовая часть.

### 46. Льготы при пересылкѣ почтовыхъ пакетовъ (*Collis postaux*)

Въ началѣ марта мѣсяца Главнымъ Управленіемъ Почтъ и Телеграфовъ доведено было до всеобщаго свѣдѣнія слѣдующее:

„Въ настоящее время адресованные въ Германію и въ Австро-Венгрію посылки и узлы, превышающіе вѣсомъ 5 килограммовъ (12 фунтовъ и неполные 7 лотъ), или размѣрами — предѣлы, установленные дѣйствующими международными почтовыми правилами для, такъ называемыхъ, маловѣсныхъ посылокъ (*collis postaux*), пересылаются по почтѣ или вовсе неоплаченными, со взысканіемъ всѣхъ почтовыхъ сборовъ съ адресатовъ посылокъ въ означенныхъ странахъ или-же оплаченными только до русской границы, со взысканіемъ съ адресата сборовъ, причитающихся за пересылку отъ границы, въ пользу почтовыхъ управленій Германіи или Австро-Венгріи.

Въ видахъ предоставленія публикѣ большихъ удобствъ въ международныхъ почтовыхъ сношеніяхъ, устанавливается съ 19 марта (1 апрѣля) сего года пересылка въ Германію и Австро-Венгрію посылокъ и узловъ оплаченными, по желанію отправителя, при самой выдачѣ до мѣста назначенія, т. е. за такіе посылки и узлы могутъ быть оплачиваемы, при самой подачѣ на почту, всѣ почтовые сборы, какъ за пересылку въ предѣлахъ Россіи, такъ и за пересылку въ предѣлахъ Германіи и Австро-Венгріи. Пересылка означенныхъ посылокъ устанавливается на первое время лишь въ нѣкоторыя мѣстности



Германіи и Австро-Венгріи, поименованныя въ особыхъ печатныхъ спискахъ, имѣющихся во всѣхъ русскихъ почтовыхъ и почтово-телеграфныхъ учрежденіяхъ (такихъ мѣстностей для Германіи назначено свыше 200, а для Австро-Венгріи свыше 40).

Затѣмъ, подаваемые на почту въ предѣлахъ Европейской Россіи, со включеніемъ Кавказа и Закавказья, по адресу въ Германію и Австро-Венгрію, такъ называемые въ международномъ почтовомъ обмѣнѣ, маловѣсные посылки и узлы (*collis postaux*), т. е. не превышающіе вѣсомъ 12 фунтовъ и неполныхъ 7 лотъ, а размѣрами — установленныхъ для такихъ посылокъ предѣловъ, должны быть, по прежнему, подаваемы на почту не иначе, какъ оплаченными всѣми почтовыми сборами по дѣйствующимъ для означенныхъ посылокъ таксамъ.“

Въ удовлетвореніе надлежащаго ходатайства нѣкоторыхъ мѣстныхъ торговыхъ фирмъ Рижскій Биржевой Комитетъ 15 марта 1902 за № 274 обратился въ Отдѣлъ Торговли Министерства Финансовъ съ слѣдующимъ представленіемъ :

„Вслѣдствіе просьбы мѣстныхъ промышленниковъ и торговыхъ домовъ Рижскій Биржевой Комитетъ обратился 10 августа 1900 г. за № 835 въ Отдѣлъ Торговли съ ходатайствомъ, содѣйствовать къ тому, чтобы дѣйствующій нынѣ въ Россіи во внутреннемъ почтовомъ сообщеніи тарифъ для почтовыхъ пакетовъ въ 7 фунтовъ вѣсомъ былъ въ интересахъ защиты мѣстной торговли распространенъ на почтовые пакеты вѣсомъ до 12 фунтовъ 20 золотниковъ. Такъ какъ по означенному ходатайству еще не послѣдовало рѣшенія, Биржевому Комитету между тѣмъ подана новая просьба со стороны представителей розничной торговли, то Биржевой Комитетъ считаетъ своимъ долгомъ обратиться вновь въ Отдѣлъ Торговли возобновляя свое прежнее ходатайство.

На сколько выгоднѣе положеніе заграничнаго отправителя по сравненію съ отправителемъ внутри государства, можетъ быть доказано слѣдующими примѣрами.

Р и г а - Э р и в а н ь.

1 пакетъ вѣсомъ въ 5 кил. = 12 фунт.	
20 зол. (за 12 ф. 20 зол. уплачивается	
какъ за 13 фунт.)	
за 7 фунт. . . . .	40 коп.
„ 6 „ . . . . .	180 „
квитанція . . . . .	5 „
страховка за 10 руб. (20 марокъ)	5 „

Б е р л и н ь - Э р и в а н ь.

1 пакетъ вѣсомъ въ 5 кил.	
со включеніемъ страховки	
за 20 мар. (10 руб.) всего	
1 мар. 40 пф. или =	64 коп.

230 коп.

Р и г а - М о с к в а.	Б е р л и н ъ - М о с к в а.
1 пакетъ вѣсомъ въ 5 кил. = 12 фунт.	1 пакетъ вѣсомъ въ 5 кил.
20 зол. (уплачивается за 13 фунт.)	со включеніемъ страховки
за 7 фунт. . . . . 40 коп.	за 20 мар. (10 руб.) всего
„ 6 „ . . . . . 60 „	1 мар. 40 пф. или = 64 коп
квитанція . . . . . 5 „	
страховка за 10 руб. (20 мар.) 5 „	
110 коп.	

Независимо отъ сего отправитель внутри государства находится по отношенію къ заграничному конкуренту въ худшихъ условіяхъ и потому, что строгія предписанія русскаго почтоваго вѣдомства касательно упаковки требуютъ болѣе значительнаго расхода на упаковочный матеріалъ, причемъ увеличивается самый вѣсъ посылки.

При введеніи въ свое время удешевленнаго тарифа для почтовыхъ посылокъ (*collis postaux*) предусмотрѣно было учрежденіе трехъ раіоновъ, между тѣмъ какъ означенный удешевленный тарифъ введенъ только для двухъ раіоновъ; касательно третьяго сказано, что таковой устанавливается впредь до особаго распоряженія только для пересылки денежныхъ пакетовъ.

Вслѣдствіе сего Рижскій Биржевой Комитетъ имѣетъ честь почтительнѣйше ходатайствовать передъ Отдѣломъ Торговли также о введеніи, въ виду окончанія постройки Сибирской желѣзной дороги, удешевленнаго тарифа въ третьемъ раіонѣ для всѣхъ вообще почтовыхъ посылокъ (*collis postaux*).“

На предстоящее ходатайство Отдѣлъ Торговли отношеніемъ своимъ отъ 8 Октября 1902, за № 6050 сообщилъ Рижскому Биржевому Комитету, что согласно отзыву Главнаго Управленія Почтъ и Телеграфовъ, увеличеніе предѣльнаго вѣса почтовыхъ пакетовъ внутри Имперіи въ настоящее время не представляется возможнымъ, такъ какъ результатомъ проектируемаго пониженія таксы на означенные пакеты явилось бы чрезмѣрное увеличеніе посылочной корреспонденціи и нежелательное обремененіе почтовыхъ вагоновъ.

Что же касается второго вопроса, — о распространеніи таксы для маловѣсныхъ посылокъ на Восточную Сибирь, то для выясненія возможности осуществленія означенной мѣры въ зависимости отъ мѣстныхъ перевозочныхъ средствъ, Главное Управленіе Почтъ и Телеграфовъ вошло нынѣ въ сношеніе съ Начальниками подлежащихъ почтово-телеграфныхъ округовъ Сибири.

Въ виду того, что приведенныя Главнымъ Управленіемъ почтъ и телеграфовъ основанія для отклоненія ходатайства, а именно опасеніе увеличенія почтовыхъ посылокъ и вызваннаго тѣмъ нежелательнаго

обремененія почтовыхъ вагоновъ представляются Биржевому Комитету не довольно убѣдительными, онъ рѣшилъ просить господина Министра Финансовъ о томъ, чтобы ходатайство Комитета было под-  
вергнуто еще разъ рассмотрѣнію.

#### 47. По общимъ вопросамъ относительно доставленія корреспонденціи.

Вслѣдствіе замѣченнаго въ послѣднее время, въ особенности въ началѣ 1902 г., значительнаго замедленія въ доставленіи корреспонденціи, Рижскій Биржевой Комитетъ нашелъ себя вынужденнымъ, обратиться къ Начальнику Рижской Центральной Почтовой Конторы съ отношеніемъ отъ 8 января за № 27 слѣдующаго содержанія :

„Въ теченіе послѣднихъ дней раздались на Рижской Биржѣ со всѣхъ сторонъ жалобы на неудовлетворительную и чрезвычайно запоздалую доставку всякаго рода какъ внутренней такъ и заграничной корреспонденціи. Такія-же заявленія сдѣланы и Биржевому Комитету мѣстными купцами. Вслѣдствіе сего Рижскій Биржевой Комитетъ, какъ представитель мѣстнаго купечества имѣетъ честь обратиться къ Вашему Высочородію съ покорнѣйшею просьбою, не будетъ ли Вами признано возможнымъ принять какія либо мѣры къ устраненію замѣченнаго неустройства. Комитетъ вполне сознаетъ, что истекшіе праздники съ своею увеличенной корреспонденціею должны были отразиться на дѣятельности почты, но размѣръ замѣченныхъ въ этомъ году задержекъ въ доставкѣ почты прямо указываетъ на недостаточный штатъ Рижской почтовой конторы, не имѣющей возможности справиться съ современными все возрастающими требованіями столь большаго города какъ Рига.“

На предстоящее отношеніе въ Рижскій Биржевой Комитетъ поступилъ слѣдующій отзывъ Начальника Рижской Центральной Почтовой Конторы отъ 13 января 1902 г. за № 650 :

„Вслѣдствіе отношенія отъ 8 сего января за № 27 имѣю честь увѣдомить, что во второй половинѣ минувшаго декабря и въ началѣ сего января мѣсяцевъ, около праздниковъ Рождества Христова и Новаго года, количество всякаго рода корреспонденціи весьма значительно увеличилось. Не считая переходящей корреспонденціи, ежедневно прибывало болѣе 700 посылокъ, 500 денежныхъ пакетовъ, 900 переводовъ, 1500 заказныхъ отправленій, 7800 газетъ ; что-же касается простой корреспонденціи, то за время съ 30 минувшаго декабря по 6 сего января таковая поступала въ неимовѣрно большемъ еще не бываломъ въ Ригѣ количествѣ, ежедневно среднимъ числомъ около 150,000 отправленій, изъ которыхъ большая часть подлежала



доставкѣ на домъ чрезъ почталіоновъ-письмоносцевъ, почему не смотря на то, что какъ и чиновники, такъ и почталіоны ежедневно занимались съ 3 и 4 часовъ утра до поздней ночи и притомъ подъ личнымъ моимъ наблюденіемъ и руководствомъ, они всетаки не въ силахъ были управиться съ этой работою и своевременно разматривать всю массу поступившей новогодней корреспонденціи, вслѣдствіе чего не только доставка на домъ, но и выдача корреспонденціи изъ конторы замедлялась, тѣмъ болѣе, что и почти всѣ поѣзда прибывали съ опозданіями иногда весьма значительными. Въ настоящее время мною опять возстановленъ прежній порядокъ и доставка, равно и выдача изъ конторы корреспонденціи производится своевременно.“

По встрѣтившейся надобности Биржевой Комитетъ 10 сентября за № 1215 обратился въ Главное Управленіе Почтъ и Телеграфовъ съ слѣдующимъ ходатайствомъ:

„Рижскому Биржевому Комитету неоднократно сдѣланы были заявленія мѣстныхъ купцовъ о несвоевременной доставкѣ заграничной почты, въ особенности датской. Такъ напр. датскія газеты, имѣющія прибыть въ Ригу въ пятницу, вручены адресатамъ только въ воскресенье или въ понедѣльникъ. Объясненіе сего замедленія слѣдуетъ будто-бы искать въ томъ обстоятельствѣ, что газеты эти направляются въ Ригу не черезъ Двинскъ или Муравьево, а черезъ Петербургъ.

Биржевому Комитету неизвѣстно, такъ-ли это дѣйствительно, но въ интересахъ мѣстнаго купечества онъ считаетъ своимъ долгомъ объ означенномъ неурействѣ почтительнѣйше довести до свѣдѣнія Главнаго Управленія Почтъ и Телеграфовъ. Предупредительное отношеніе Главнаго Управленія по отношенію ко всѣмъ нуждамъ и просьбамъ купечества заставляютъ Биржевой Комитетъ надѣяться, что распоряженіемъ Главнаго Управленія вышеупомянутыя неудобства будутъ устранены.“

Отвѣта на это отношеніе пока еще не послѣдовало.

## VI. Желѣзнодорожная часть.

### 48. Желѣзнодорожный отдѣлъ при Рижскомъ Биржевомъ Комитетѣ.

Делегація по желѣзнодорожнымъ дѣламъ Рижскаго Биржевого Комитета въ 1902 году собиралась пять разъ.

Въ теченіе года Отдѣлъ производилъ слѣдующія работы :

	1902 г.	1901 г.
1) Сообщалъ справки о стоимости провоза . . . .	8,937	14,696
2) Посылалъ увѣдомленія о перебранныхъ суммахъ, уплата которыхъ была предписана станціямъ Рижскаго узла, а равно объ объявленныхъ къ продажѣ не востребованныхъ грузахъ . . . .	247	172
3) Провѣрялъ накладныя . . . . .	16,977	10,819
4) Составлялъ заявленія по претензіямъ на штукъ накладныхъ . . . . .	1,753	1,341
5) Предъявлялъ переданныя ему претензіи со взысканіемъ съ желѣзной дороги денегъ на штукъ накладныхъ . . . . .	133	187
6) Сообщалъ справки по постановленіямъ Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ и т. д.	67	65
7) Составлялъ прошенія . . . . .	11	6

Кромѣ вышеприведенныхъ работъ для 50 абонентовъ и для постороннихъ лицъ Отдѣломъ въ отчетномъ году составленъ особенно большой матеріалъ сравнительныхъ тарифныхъ и статистическихъ работъ, какъ матеріалъ для представителя Биржевого Комитета на сѣздахъ въ Департаментѣ желѣзнодорожныхъ дѣлъ и на другихъ совѣщаніяхъ по тарифнымъ вопросамъ.

Своимъ подписчикамъ Отдѣлъ 82-ми циркулярами сообщилъ 197 свѣдѣній по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, а также вопросы подлежащіе разсмотрѣнію на тарифныхъ сѣздахъ.

По переданнымъ Отдѣлу 133 накладнымъ для заявленія къ желѣзнымъ дорогамъ претензій со взысканіемъ денегъ было требовано уплаты 2688 руб. 32 коп., большею частью вознагражденія за порчу или утрату груза. Обстоятельство, что Отдѣлъ принимаетъ претензіи для заявленія къ желѣзнымъ дорогамъ не только отъ Рижскихъ фирмъ и по отправкамъ въ сообщеніи съ Ригю, но и отъ иногородныхъ фирмъ по отправкамъ между всякими станціями, дало Правленію Рязанско-Уральской желѣзной дороги поводъ, отношеніемъ отъ 30 мая за № 1926/902, отказать Биржевому Комитету въ разсмотрѣніи заявленной имъ претензіи по отправкамъ мѣстнаго сообщенія Рязанско-Уральской желѣзной дороги, причемъ названное Правленіе указало на то, что заявленіе претензій по отправкамъ, не касающимся сообщенія съ Ригю едва-ли можетъ быть отнесено къ сферѣ заботъ Рижскаго Биржевого Комитета. Съ такимъ мнѣніемъ Правленія Рязанско-Уральской желѣзной дороги Биржевой Комитетъ не могъ согласиться,

почему и обратился къ Начальнику Управленія желѣзныхъ дорогъ съ слѣдующимъ отношеніемъ отъ 25 іюня за № 773 :

„Позволяя себѣ препроводить при семъ Вашему Превосходительству копію съ отношенія Правленія Рязанско-Уральской желѣзной дороги, послѣдовавшаго въ отвѣтъ Рижскому Биржевому Комитету на заявленные имъ претензіи, касающіяся перевозокъ грузовъ произведенныхъ не въ сообщеніяхъ со станціями Риги, Биржевой Комитетъ имѣетъ честь заявить слѣдующее.

Учредивъ въ 1897 году по образцу Биржевыхъ Комитетовъ въ Москвѣ и Либавѣ желѣзнодорожное Отдѣленіе, Рижскій Биржевой Комитетъ имѣлъ въ виду подобнымъ учрежденіемъ дать вообще возможность купцамъ и фабрикантамъ получать въ стоящемъ въ завѣдываніи опытнаго дѣлопроизводителя отдѣлъ указанія и совѣты по всѣмъ вопросамъ, касающимся издержекъ за провозъ, произведеннаго расчета за таковой и общаго желѣзнодорожнаго устава русскихъ желѣзныхъ дорогъ. При этомъ Комитетъ предоставилъ своему отдѣлу принимать къ производству за извѣстное вознагражденіе и желѣзнодорожныя накладныя, по которымъ отдѣломъ будутъ выяснены законныя требованія владѣльцевъ накладныхъ къ желѣзнымъ дорогамъ. Комитетъ при учрежденіи названнаго желѣзнодорожнаго отдѣла не имѣлъ никакого повода ограничить дѣятельность его лишь однимъ Рижскимъ раіономъ, такъ какъ къ такому ограниченію дѣятельности обще-полезнаго учрежденія, содержаніе котораго стоитъ ежегодно Биржевому Комитету весьма значительной суммы, не имѣется никакихъ основаній. О томъ, что Рижскій Биржевой Комитетъ не пріобрѣтаетъ въ собственность накладныя, какъ это высказано Правленіемъ Рязанско-Уральской желѣзной дороги, ни самъ, ни черезъ свой желѣзнодорожный отдѣлъ, кажется, нечего говорить, такъ какъ дѣятельность Рижскаго Биржевого Комитета извѣстна; но Комитетъ не можетъ не указать на пользу, доставляемую самимъ желѣзнымъ дорогамъ дѣятельностью желѣзнодорожнаго отдѣла, ибо послѣднимъ провѣряется большое число накладныхъ въ отношеніи правильности расчета груза или времени доставки (въ 1901 г. было разсмотрѣно 10,819 штукъ) и только по небольшому числу изъ нихъ (въ 1901 г. по 1528 накладнымъ) отдѣломъ изготовлены претензіи, изъ которыхъ самимъ отдѣломъ предъявлено къ желѣзнымъ дорогамъ всего 187 по переданнымъ ему владѣльцами накладнымъ.

Такимъ образомъ, какъ видно изъ приведенныхъ цифръ, благодаря существованію желѣзнодорожнаго отдѣла Рижскаго Биржевого Комитета, желѣзныя дороги были избавлены въ 1901 г. отъ провѣрки 9291 накладныхъ, которыя названный отдѣлъ вернулъ ихъ предъявителямъ, какъ правильныя, и которыя иначе были бы поданы непосредственно желѣзнымъ дорогамъ. Предоставивъ своему желѣзнодорожному отдѣлу заявлять претензіи на основаніи провѣренныхъ имъ



и переданныхъ ему для предъявленія накладныхъ, Рижскій Биржевой Комитетъ создалъ этимъ удобный способъ производства этихъ дѣлъ для заинтересованныхъ въ томъ лицъ и въ тоже время избавилъ желѣзныя дороги отъ непроизводительной работы.

Учрежденіемъ желѣзнодорожнаго отдѣла Биржевой Комитетъ имѣлъ также цѣлью противодѣйствовать скупкѣ накладныхъ, создавъ такое справочное мѣсто, въ которомъ каждый за установленную незначительную плату можетъ удостовѣриться въ томъ, что за его грузъ вѣрно рассчитана провозная плата и доставка произведена вовремя; въ случаѣ же наличности правильнаго требованія передавшій накладную отдѣлу для провѣрки можетъ за опредѣленную плату заявить свою претензію черезъ названный отдѣлъ желѣзнымъ дорогамъ; этимъ владѣлецъ накладной, обыкновенно самъ мало знакомый съ способомъ заявленія претензій, ограждается отъ опасности попасть въ руки эксплуатирующихъ его скупщиковъ накладныхъ.

Процессовъ по поводу отказа въ удовлетвореніи претензій желѣзнодорожнымъ отдѣломъ Рижскаго Биржевого Комитета не вчинается.

Отказъ Правленія Рязанско-Уральской желѣзной дороги въ возвращеніи переборовъ по представленнымъ ему накладнымъ, уступленнымъ желѣзнодорожному отдѣлу Рижскаго Биржевого Комитета обычнымъ способомъ, то есть произведенной отмѣткой: „Всѣ права по сей накладной уступаю въ полную собственность желѣзнодорожному отдѣлу Рижскаго Биржевого Комитета“, въ виду того, что накладныя относятся къ перевозкамъ не въ предѣлахъ Рижскаго торгово-промышленнаго района, — Рижскій Биржевой Комитетъ не можетъ признать основаннымъ на какомъ-либо постановленіи закона вообще, или устава желѣзныхъ дорогъ въ частности.

Комитетъ позволяетъ себѣ поэтому покорнѣе просить Ваше Превосходительство разъяснить Правленію Рязанско-Уральской желѣзной дороги совершенную неосновательность отказа его въ принятіи уступленныхъ въ установленномъ порядкѣ отдѣлу Комитета накладныхъ и понудить правленіе этой дороги къ скорѣйшему разсмотрѣнію и удовлетворенію заявленной Биржевымъ Комитетомъ претензіи.

Къ сему Биржевой Комитетъ имѣетъ честь присовокупить, что возвращенныя Правленіемъ Рязанско-Уральской желѣзной дороги при отношеніи отъ 30 мая за № 1926/902 6 накладныхъ далеко не первыя, не имѣющія ничего общаго съ Рижскою торговлею, представленныя названной желѣзной дорогѣ желѣзнодорожнымъ отдѣломъ Рижскаго Биржевого Комитета, но что уже раньше подобныя заявленія подавались этой дорогѣ и разрѣшались ею безъ затрудненія и задержки и что равно прочими желѣзными дорогами, въ томъ числѣ и казенными, никогда не высказывалось тѣхъ соображеній, какія приведены Правленіемъ Рязанско-Уральской ж. д., а именно, что удовлетвореніе пре-

тензій о переборахъ могло бы имѣть послѣдствіемъ выдачу учрежденію, не имѣющему къ тому законнаго права, такихъ денежныхъ суммъ, которыя, по истеченіи годового срока, составляютъ собственность казны. Биржевой Комитетъ не считаетъ также возможнымъ предполагать, чтобы это соотвѣтствовало желаніямъ Правительства, чтобы желѣзныя дороги, ради приобрѣтенія въ доходъ казны не потребованныхъ въ теченіи года переборовъ по накладнымъ, дѣлали заинтересованнымъ лицамъ при заявленіяхъ о переборахъ всевозможныя затрудненія.

Биржевой Комитетъ покорнѣйше проситъ Ваше Превосходительство о послѣдующемъ не отказать сообщить“.

Означенное ходатайство разрѣшено въ просимомъ смыслѣ, какъ это усматривается изъ нижеслѣдующаго отношенія Юридической Части Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 26 августа за № 14936, адресованнаго на имя Рижскаго Полицейскаго Управленія для сообщенія Биржевому Комитету:

„Юридическая Часть Управленія желѣзныхъ дорогъ проситъ объявить Рижскому Биржевому Комитету, вслѣдствіе ходатайства его по прошенію отъ 25 іюня с. г. за № 773, поданному на имя Г. Министра Путей Сообщенія, что, какъ усматривается изъ представленія Правленія Общества Рязанско-Уральской жел. дор. отъ 26 іюля с. г. за № 10/22324, Правленіе названнаго Общества изъявило готовность принять къ разсмотрѣнію накладныя, возвращенныя Комитету при отношеніи упомянутой дороги отъ 30 мая с. г. за № 1926/902 г.“

Заявленные впослѣдствіи Отдѣломъ претензіи Рязанско-Уральскою желѣзною дорогою разсмотрѣны безпретензійно.

Въ качествѣ представителя Биржевого Комитета завѣдывающій отдѣломъ Ю. Э. Фризендорфъ принялъ участіе въ слѣдующихъ сѣздахъ:

1) въ Департаментѣ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ:

а. въ сѣздѣ для разсмотрѣнія тарифовъ на перевозку дровъ и лѣсного строительнаго матеріала, 21, 22 и 23 января, подъ предсѣдательствомъ директора Департамента Е. К. Циглеръ фонъ Шафгаузенъ;

б. въ засѣданіяхъ Комиссіи подъ предсѣдательствомъ вице-директора Н. Е. Гіацинтова, образованной для разсмотрѣнія части общихъ тарифовъ изъ тарифа желѣзныхъ дорогъ I и II группъ, засѣданія каковой комиссіи, начатыя 3 ноября 1901 года, кончились 30 апрѣля 1902 года;

в. въ засѣданіи, состоявшемся 22 апрѣля равнымъ образомъ подъ предсѣдательствомъ Н. Е. Гіацинтова, для разсмотрѣнія вопроса объ организаціи вывоза сибирскаго мяса за границу черезъ порты Балтійскаго моря;

г. въ сѣздѣ, состоявшемся 2 и 15 октября подъ предсѣдательствомъ Вице-Директора К. А. Тышинскаго, для разсмотрѣнія тарифовъ на перевозку хлопка;

2) въ засѣданіяхъ общихъ тарифныхъ сѣздовъ (75 по 83 вкл.) представителей Русскихъ желѣзныхъ дорогъ въ С.-Петербургѣ;

3) въ нѣкоторыхъ засѣданіяхъ LXXXV—LXXXVII общихъ конвенціонныхъ сѣздовъ представителей Русскихъ желѣзныхъ дорогъ въ С.-Петербургѣ;

4) въ XIII Сѣздѣ Сѣвернаго заморскаго международнаго Сообщенія въ Берлинѣ отъ 3 до 6 сентября;

5) въ XVI сѣздѣ Кавказско-Закаспійскаго сообщенія въ С.-Петербургѣ;

6) въ совѣщаніяхъ, состоявшихся въ конторѣ Международныхъ Сообщеній въ С.-Петербургѣ 14 и 19 декабря, для установленія прямого Русско-Китайскаго товарнаго сообщенія.

#### Ст. ст. 49—56.

Статьи отчета желѣзнодорожнаго отдѣленія 49 по 56 въ этотъ печатный отчетъ не включены, такъ какъ заключенныя въ этихъ статьяхъ свѣдѣнія и данныя уже находятся въ издаваемыхъ правительственнымъ сборникѣ тарифовъ и собраніи узаконеній и правительственныхъ распоряженій.

#### 57. Риго-Орловская желѣзная дорога.

1) Во избѣжаніе накопленія грузовъ на станціи Рига I съ мая мѣсяца по 18 ноября отправки яицъ направлялись на новую товарную станцію на городскомъ выгонѣ и тамъ выдавались получателямъ.

2) Въ виду болѣе успѣшнаго отвоза товаровъ со станціи Рига I нѣкоторые изъ купцовъ въ началѣ октября просили Биржевой Комитетъ ходатайствовать передъ начальникомъ Риго - Орловской желѣзной дороги о томъ, чтобы станціонная касса и пакгаузы на означенной станціи оставались открытыми, не только до 4 часовъ дня, а до 6 часовъ вечера. Сочувствуя таковой просьбѣ, Биржевой Комитетъ обратился къ начальнику Риго-Орловской желѣзной дороги съ ходатайствомъ отъ 3 октября за № 1284 слѣдующаго содержанія.

„Со стороны Рижскаго купечества возбуждено настоятельное ходатайство о томъ, чтобы касса по выдачѣ товаровъ на станціи Рига I не закрывалась въ 4 часа пополудни, какъ это практикуется нынѣ, а оставалась, какъ въ лѣтнее время, открытою до 6 часовъ вечера, дабы подлежащіе грузополучатели имѣли возможность про- извести обмѣнъ фраховыхъ документовъ по грузамъ, прибывшимъ съ



поѣздомъ послѣобѣденнымъ, въ тотъ же день, и чтобы до тѣхъ поръ, доколѣ представляется возможнымъ работать при дневномъ свѣтѣ, товарные сараи не закрывались до 6 часовъ вечера.

Рижскій Биржевой Комитетъ, поддерживая означенное ходатайство въ интересахъ безостановочнаго производства операций по приему и отпуску товаровъ, имѣетъ честь покорнѣйше просить не признаетъ ли Ваше Превосходительство возможнымъ сдѣлать распоряженіе къ тому, чтобы касса по выдачѣ товаровъ на станціи Рига I оставалась открытою до 6 часовъ вечера, а равно чтобы сараи на станціи Рига I и у Выгонной дамбы впредь до дальнѣйшаго не закрывались до 6 часовъ вечера.

Благосклоннымъ удовлетвореніемъ этого ходатайства Ваше Превосходительство премного обяжете Рижское купечество.“

Ходатайство Биржевого Комитета, однако, отклонено Начальникомъ Риги-Орловской желѣзной дороги отношеніемъ отъ 15 октября за № 17366:

„Управленіе дороги, при всемъ желаніи, не имѣетъ возможности удовлетворить ходатайство Рижскаго Биржевого Комитета, выраженное въ отношеніи отъ 3 сего октября за № 1284, въ виду ограниченности персонала товарной станціи.

Въ дѣйствительности особой надобности въ этомъ и не встрѣчается, такъ какъ: 1) съ утра до 4 час. дня времени достаточно на совершеніе коммерческихъ операций; 2) получателю или отправителю груза, явившемуся въ Контору не позже 4 час. дня, во всякомъ случаѣ не отказывается въ приѣмѣ заявленій или въ выдачѣ документовъ, хотя-бы на это потребовалось нѣкоторое время и послѣ 4 часовъ и 3) операции въ пакгаузахъ и на плацахъ фактически совершаются до 6 час. вечера.“

3) Съ 22 ноября Риги-Орловская желѣзная дорога сократила, съ разрѣшенія г. Министра Путей Сообщенія, срокъ бесплатнаго храненія для такихъ товаровъ, кои выгружаются изъ вагона самими получателями, съ 12-ти до 6-ти часовъ.“

4) Владѣльцы Красныхъ амбаровъ сообщили Биржевому Комитету, что вагоны къ таковымъ амбарамъ болѣе не подаются рано утромъ, а лишь весьма поздно, и просили Комитетъ о его содѣйствіи въ устраниení сего неудобства. Биржевой Комитетъ обратился къ Начальнику Риги-Орловской желѣзной дороги съ ходатайствомъ отъ 28 ноября за № 1526 слѣдующаго содержанія:

„Со стороны нанимателей Красныхъ амбаровъ сообщено Биржевому Комитету, что заявленные къ симъ амбарамъ вагоны въ послѣднее время подаются почти никогда не раньше 3 часовъ пополудня, а утромъ отбираются уже такъ же рано, какъ и прежде, когда вагоны подавались въ 10 часовъ утра.

Такимъ образомъ для получателей является совершенно невозможнымъ производить выгрузку въ свѣтлое время дня, а должны они свои грузы выгружать въ темнотѣ.

На основаніи § 7-го правилъ о нагрузкѣ и выгрузкѣ грузовъ выгрузка оныхъ средствами получателей должна послѣдовать въ часы, установленные по каждой станціи, т. е. на станціяхъ Риги-Орловской желѣзной дороги во все свѣтлое время дня отъ восхода и до захода солнца.

Принимая, однако, во вниманіе, что солнце заходитъ нынѣ уже около 4 часовъ, является необходимымъ предоставить получателямъ грузовъ при Красныхъ амбарахъ возможность воспользоваться установленнымъ для выгрузки срокомъ — каковой срокъ къ тому же съ 22-го с. м. уже сокращенъ на половину, а именно до 6 часовъ — то есть свѣтлымъ временемъ дня. Въ виду сего Биржевой Комитетъ имѣетъ честь покорнѣйше просить Ваше Превосходительство не отказать ему въ зависящемъ распоряженіи, чтобы груженые вагоны или подавались къ Краснымъ амбарамъ какъ прежде до 10-ти часовъ утра, или, если это оказывается невозможнымъ, чтобы выгруженные вагоны были отведены съ Красныхъ амбаровъ не раньше 11 часовъ слѣдующаго дня.“

Настоящее ходатайство, отклонено начальникомъ Риги-Орловской желѣзной дороги отношеніемъ отъ 10 декабря за № 20882:

„Въ отвѣтъ на отношеніе отъ 28 ноября с. г. за № 1526 имѣю честь сообщить, что Управленіемъ дороги дѣлается все возможное, чтобы возстановить нормальный порядокъ, но это недостижимо при огромномъ наплывѣ грузовъ и той погодѣ, которая до сихъ поръ была.

Полагаю, однако, что поздняя подача вагоновъ къ Краснымъ амбарамъ не можетъ вредить дѣлу, такъ какъ на другой день имѣется достаточно времени для освобожденія вагоновъ изъ подъ грузовъ.“

Упомянутый въ предшествующемъ отношеніи чрезмѣрный наплывъ грузовъ, которые частью назначены на станцію Рига I, частью проходятъ сію станцію транзитомъ, заставилъ начальника Риги-Орловской желѣзной дороги войти, куда слѣдуетъ, съ просьбою о разрѣшеніи ему бесплатнаго провоза грузовъ, прибывающихъ за время до 1 марта 1903 г. и переправляемыхъ, за неимѣніемъ свободнаго на станціи Рига I мѣста, на новую, пока еще не открытую станцію на выгонѣ, каковая просьба разрѣшена ему Департаментомъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ, согласно извѣщенію № 7775 въ „Сборникѣ Тарифовъ“ отъ 25 декабря за № 1429.

Кромѣ того, для достиженія болѣе успѣшнаго отвоза получателями грузовъ со станціи Рига I, на биржѣ вывѣшено было слѣдующее объявленіе:

„Управленіе Риги-Орловской желѣзной дороги обратилось къ Биржевому Комитету съ просьбою пригласить грузополучателей от-

возить прибывающіе для нихъ на товарную станцію Рига I грузы, не оставляя ихъ на храненіе, въ возможно скоромъ времени, такъ какъ Управленіе дороги въ противномъ случаѣ вынуждено будетъ часть назначенныхъ для Риги товаровъ, безъ различія категорій, выгружать на повой товарной станціи на выгонѣ.“

## 58. Риго-Бауско-Ковенская или Вилейская желѣзная дорога.

Совѣщанія товарищества для постройки вышеозначенныхъ желѣзныхъ дорогъ съ капиталистами, имѣющими въ виду основать акціонерное предпріятіе, и въ данное время, какъ узналъ Биржевой Комитетъ, еще не кончились.

## VII. Таможенная часть.

### 59. Новый Таможенный уставъ.

27 марта Рижскій Биржевой Комитетъ получилъ помѣченное 19 марта за № 7393 отношеніе Департамента Таможенныхъ сборовъ съ сообщеніемъ, что при Государственномъ Совѣтѣ, съ Высочайшаго соизволенія, образована подготовительная коммисія для предварительнаго соображенія и переработки проекта правилъ о привозѣ товаровъ препровожденнаго на заключеніе Биржеваго Комитета при отношеніи Департамента Таможенныхъ Сборовъ отъ 13 августа 1898 г. за № 16,892.

Предсѣдатель означенной коммисіи, писалъ Департаментъ, признавъ весьма желательнымъ выслушать представителей Биржевыхъ Комитетовъ по поводу постановленій проектируемаго закона о сухопутномъ и морскомъ привозѣ, обратился въ Министерство Финансовъ съ просьбою о приглашеніи съ означенною цѣлью, представителей Биржевыхъ Комитетовъ: С.-Петербурга, Варшавы и Риги.

Въ виду сего, по распоряженію Министра Финансовъ, Департаментъ просилъ Рижскій Биржевой Комитетъ, сообщить Департаменту, кто именно будетъ командированъ имъ для присутствованія въ засѣданіяхъ названной коммисіи.

Биржевой Комитетъ увѣдомилъ вслѣдствіе того Департаментъ Таможенныхъ Сборовъ, что онъ избралъ своими представителями въ учрежденную при Государственномъ Совѣтѣ коммисію члена Комитета М. Панневицъ и Правителя дѣлъ Н. Э. фонъ Крамера.

11 мая вечеромъ состоялось въ Маріинскомъ дворцѣ, подъ предсѣдательствомъ члена Государственнаго Совѣта и бывшаго Товарища Министра Путей Сообщенія инженеръ Генерала Петрова, первое засѣданіе. Дѣлопроизводителемъ коммисіи былъ помощникъ статсъ-секретаря Н. Ф. Рассели. Въ засѣданіи принимали участіе, кромѣ представителей Государственнаго Совѣта, Директоръ Департамента



Таможенныхъ Сборовъ Н. П. Белюстинъ, Начальникъ отдѣленія К. Н. Лодыженскій, представители Министерства Финансовъ, Государственнаго контроля, Министерствъ Путей Сообщенія и Морского и наконецъ представители Биржевыхъ Комитетовъ Петербурга, Варшавы и Риги.

Предложенный матеріалъ былъ чрезвычайно богатый; онъ состоялъ изъ проекта 287 новыхъ правилъ для привоза товаровъ, занимавшего 170 большихъ печатныхъ страницъ. Каждая статья давала нужныя свѣдѣнія о прежнихъ основахъ закона и потребныя разъясненія; къ проекту была приложена составляющая 75 печатныхъ страницъ историческая записка, далѣе журналы особаго совѣщанія Департамента Таможенныхъ Сборовъ и заключенія Министра Юстиціи, Путей Сообщенія, Морского, Государственнаго Контроля и Биржевыхъ Комитетовъ.

Засѣданія начались разсмотрѣніемъ части новаго законопроекта, которая касалась ввоза товаровъ черезъ сухопутную границу. Въ виду того, что Рига прямо не заинтересована въ отдѣльныхъ постановленіяхъ по этому вопросу и что по ходу обсужденій надо было полагать, что правила о привозѣ товаровъ моремъ будутъ разсматриваться лишь въ іюнѣ или осенью, то представители Рижскаго Биржеваго Комитета просили освободить ихъ отъ участія въ обсужденіяхъ касательно привоза товаровъ черезъ сухопутную границу, каковая просьба и была уважена.

25 октября Департаментъ Таможенныхъ Сборовъ телеграммой увѣдомилъ Биржевой Комитетъ, что первое засѣданіе предварительной комисіи при Государственномъ Совѣтѣ, касательно привоза товаровъ моремъ назначено на 30 октября. Вслѣдствіе этого представители Рижскаго Биржеваго Комитета старшина Панневицъ и Правитель дѣлъ Н. Э. фонъ Крамеръ отправились 28 октября въ Петербургъ. Въ частномъ вечернемъ совѣщаніи произошелъ обмѣнъ мнѣній съ представителями Петербургскаго и Ревельскаго Биржевыхъ Комитетовъ. На этомъ совѣщаніи выяснилось совершенно одинаковое отношеніе къ отдѣльнымъ постановленіямъ проекта, сдѣлавшее возможнымъ единодушное дѣйствіе представителей Биржевыхъ Комитетовъ Петербурга, Риги и Ревеля въ засѣданіяхъ комисіи Государственнаго Совѣта, что конечно имѣло большую цѣну при обсужденіи вопроса.

По недостатку мѣста и по другимъ причинамъ здѣсь не могутъ быть подробно изложены отдѣльныя постановленія законопроекта, заключающаго 287 статей, а также не можетъ быть представлено подробнаго отчета о заявленныхъ представителями Рижскаго Биржеваго Комитета въ засѣданіи комисіи Государственнаго Совѣта сомнѣніяхъ, соображеній и возраженій. Приходится лишь вкратцѣ указать на важнѣйшее новое постановленіе законопроекта, состав-

лявшее до извѣстной степени основаніе проекта, по-скольку таковой касается привоза товаровъ моремъ, и бороться противъ котораго, представители Биржевыхъ Комитетовъ считали главной своей задачей.

Можно затѣмъ констатировать, что соединеннымъ усиліямъ представителей Биржевыхъ Комитетовъ Петербурга, Риги и Ревеля удалось (хотя соотвѣтственныя постановленія и не совсѣмъ вычеркнуты изъ проекта) лишить манифестъ предполагавшагося вначалѣ его значенія служить единственнымъ грузовымъ документомъ и тѣмъ избавить купца и шкипера отъ угрожающей имъ опасности новыхъ неудобствъ, замедленій, задержекъ и штрафовъ. Въ заключеніе слѣдуетъ упомянуть, что совѣщанія велись Предсѣдателемъ коммисіи, генераломъ Петровымъ вполне безпристрастно, что представителямъ Биржевыхъ Комитетовъ была дана полная возможность высказаться совершенно откровенно и что получалось впечатлѣніе, что представители Государственнаго Совѣта дѣйствительно желали доставить торговлѣ и судоходству возможные облегченія и освободить ихъ отъ обременительныхъ и при томъ часто безцѣльныхъ формальностей.

Какъ извѣстно въ 80-хъ годахъ отминовенъ былъ существовавшій до тѣхъ поръ „манифестъ“, который долженъ былъ изготовляться шкиперомъ и снова введено обязательное представленіе коносаментовъ. Одновременно съ сѣмъ шкиперъ былъ освобожденъ отъ обязательства представленія грузовой росписи, то есть подробнаго перечисленія находящагося на кораблѣ груза, и на мѣсто этого предписано, что шкиперъ имѣетъ представить лишь общее число находящихся на суднѣ товарныхъ мѣстъ, и что таможни обязаны сами составить полную грузовую роспись по отдѣльнымъ коносаментамъ, и что разгрузка корабля должна послѣдовать на основаніи этой грузовой росписи.

Согласно новому проекту разгрузка судовъ должна была совершаться не на основаніи грузовой росписи составленной таможней (въ Ригѣ декларационной конторою) а на основаніи такъ называемыхъ купеческихъ манифестовъ. Эти манифесты должны были составляться въ портѣ отправления, подписываться шкиперомъ или судовымъ агентомъ въ портѣ отправления и передаваться шкиперомъ или судовымъ агентомъ русской таможи по приходѣ въ портъ. Передача манифеста таможи мѣстнымъ агентомъ въ русскомъ портѣ не допускалась, присылка же по почтѣ была дозволена, но при этомъ манифестъ долженъ былъ быть полученъ таможеню до прибытія судна. Непремѣннымъ условіемъ было, какъ уже сказано, изготовленіе манифеста въ томъ портѣ, гдѣ корабль беретъ товаръ, такъ какъ манифестъ долженъ былъ прежде всего служить таможи въ качествѣ контрольнаго документа для сдѣланныхъ въ коносаментѣ заявленій. Манифестъ долженъ былъ заключать въ себѣ по первому проекту слѣдующія свѣдѣнія: 1) родъ, имя, названіе и національность судна; 2) количество регистровыхъ тоннъ и глубину осадки; 3) имя и фамилію шкипера;

4) портъ отправленія; 5) портъ или порты назначенія; 6) указаніе адресата, если таковой имѣется; 7) общее число коносаментовъ; 8) перечень товаровъ, привезенныхъ по коносаментамъ съ показаніемъ, по каждому коносаменту отдѣльно, числа мѣстъ, рода упаковки, знаковъ и №№, а для товаровъ безъ упаковки — числа партій; 9) купеческое обозначеніе товаровъ; 10) перечень всѣхъ товаровъ, привезенныхъ безъ коносамента, при соблюденіи остальныхъ вышеупомянутыхъ требованій и обозначеніи адресата; 11) перечень вещей принадлежащихъ экипажу судна; 12) перечень всѣхъ документовъ и 13) подпись шкипера.

Уже при предварительныхъ переговорахъ Петербургскому Биржевому Комитету удалось однако побудить Департаментъ Таможенныхъ Сборовъ удовольствоваться манифестомъ, имѣвшимъ заключать въ себѣ слѣдующія показанія: перечень привезенныхъ согласно коносаменту товаровъ съ указаніемъ № № коносаментовъ, числа мѣстъ по каждому отдѣльному коносаменту, безъ указанія вѣса и общаго числа мѣстъ.

Но съ другой стороны снова должно было быть введено шкиперское показаніе заключающее перечисленные въ п. п. 1, 3, 4, 5, 6, 10, 11, 12 и 13 первоначальнаго манифеста данныя и указаніе общаго числа коносаментовъ.

Манифестъ могъ быть написанъ на каждомъ общеупотребительномъ иностранномъ языкѣ. Въ случаѣ если шкиперъ не представитъ означеннаго манифеста таможнѣ или манифестъ не полученъ по почтѣ таможней еще до прибытія судна, шкиперу дозволялось послѣ постановки на суднѣ на его счетъ соотвѣтственнаго числа сторожей, приступить дополнительно къ изготовленію манифеста. Въ случаѣ, если по прошествіи 48 часовъ манифестъ не будетъ переданъ шкиперомъ таможнѣ, или же если манифестъ не будетъ заключать въ себѣ требуемыхъ свѣдѣній, таможня имѣетъ, на основаніи имѣющихся въ ея распоряженіи документовъ и согласно устнымъ показаніямъ шкипера изготовить грузовую роспись.

Основаніемъ къ предполагаемому введенію манифестовъ (на мѣсто грузовыхъ росписей) служили слѣдующія соображенія:

Соблюдавшійся до сихъ поръ порядокъ, по которому разгрузка судна производится на основаніи составленныхъ таможеню согласно коносаментамъ грузовыхъ росписей сопряженъ съ большою потерей времени. Составленный шкиперомъ или отправителемъ судна, до отхода послѣдняго во время пути манифестъ, могущій притомъ быть написаннымъ на каждомъ употребительномъ иностранномъ языкѣ, далъ бы возможность по прибытіи судна тотчасъ приступить къ его разгрузкѣ, что само собою разумѣется, имѣетъ большую цѣну для торговли и судоходства и положило бы копецъ многочисленнымъ жалобамъ на запоздалое составленіе грузовыхъ росписей.



Вторымъ побужденіемъ къ введенію вновь манифестовъ служатъ частыя злоупотребленія, со стороны таможенныхъ переводчиковъ, которые по просьбѣ заинтересованныхъ лицъ, не соблюдаютъ должной очереди при переводѣ представленныхъ документовъ, что имѣетъ послѣдствіемъ, что суда, пришедшія въ портъ поздне, раньше разгружаются. Только введеніемъ манифестовъ и совершаемой на основаніи ихъ разгрузки можно было бы устранить названныя злоупотребленія. Наконецъ Департаментомъ Таможенныхъ Сборовъ констатируется, что манифесты существуютъ въ Германіи, Франціи и Англіи и не подаютъ повода ни къ какимъ жалобамъ.

Со стороны представителей Рижскаго Биржевого Комитета приведены были противъ этого слѣдующія возраженія: въ Ригѣ жалобъ на запоздалое составленіе грузовыхъ росписей не заявлялось. Работающая, подъ наблюденіемъ таможенныхъ чиновниковъ декларационная контора выполняетъ свои задачи вполне удовлетворяя требованіямъ заинтересованныхъ лицъ. Злоупотребленій въ видѣ предпочтенія тому или другому судну при изготовленіи грузовыхъ росписей не замѣчено. Если таковыя случаются въ другихъ портахъ, то это только доказываетъ, что тамъ нѣтъ достаточнаго надзора. Злоупотребленія по соблюденію очереди при выправкѣ документовъ или разгрузкѣ судовъ не могутъ быть устранены тѣмъ, что на мѣсто грузовой росписи будетъ употребленъ манифестъ въ качествѣ контрольнаго документа при разгрузкѣ, такъ какъ кромѣ того придется соблюдать цѣлый рядъ разныхъ формальностей, которыя могутъ дать служащимъ возможность къ злоупотребленіямъ при соблюденіи очереди. Указаніе на Германію, Францію и Англію не можетъ въ данномъ случаѣ имѣть значенія, потому что тамъ отношеніе высшаго таможеннаго учрежденія къ купцу и его интересамъ, также какъ къ своимъ собственнымъ агентамъ, таможеннымъ чиновникамъ, совсѣмъ другое, чѣмъ у насъ.

Ускоренія въ разгрузкѣ черезъ введеніе манифеста не будетъ достигнуто, потому что на практикѣ тотчасъ окажется, что онъ не можетъ служить замѣной теперешней грузовой росписи, такъ какъ таможенные чиновники и досмотрщики не будутъ въ состояніи пользоваться манифестами, написанными на иностранныхъ языкахъ. Послѣдствіемъ будетъ то, что таможня принуждена будетъ, для производства разгрузки, все-таки приступить къ составленію грузовой росписи. Что Департаментъ Таможенныхъ Сборовъ считаетъ съ этимъ обстоятельствомъ уже теперь, при внесеніи проекта закона, видно изъ самого проекта. Такъ на стр. 35 говорится: „Подробности относительно порядка и времени провѣрки манифестовъ съ коносаментами, производство перевода манифестовъ въ тѣхъ таможняхъ, гдѣ это окажется необходимымъ, на русскій языкъ и т. п. предоставить утвержденію административной власти Министра Финансовъ.“

При такихъ обстоятельствахъ едва-ли можетъ быть и рѣчи о предполагаемомъ введеніи вновь манифеста облегченіи для торговли и судоходства, но должно быть признано, что дѣло идетъ только о новомъ контрольномъ документѣ для таможенного вѣдомства.

Въ томъ же смыслѣ высказались представители Петербургскаго и Ревельскаго Биржевыхъ Комитетовъ; при этомъ нельзя не указать въ особенности на большія заслуги Петербургскаго экспедитора г. Форестовскаго, который взялъ на себя трудъ объѣздить этой весной Германію, Францію и Англію, чтобы узнать на мѣстѣ тамошнія таможенные условія, и, лично со всѣмъ ознакомившись, получить тѣмъ возможность при обсужденіяхъ въ комиссіи при Государственномъ Совѣтѣ энергично отстаивать интересы торговли.

Достигнутый въ комиссіи Государственнаго Совѣта результатъ, по-скольку онъ касается основанія проекта, именно предполагаемаго введенія манифеста какъ документа для разгрузки, и отмѣны грузовой росписи, предполагая, что онъ будетъ утвержденъ Общимъ Собраніемъ Государственнаго Совѣта, слѣдующій:

1) Изготавливаемая таможенной грузовой росписью остается въ силѣ и разгрузка производится по пей. Манифестъ вводится лишь какъ контрольный документъ для таможи. Изготовление этого манифеста не будетъ для заграничнаго агента отправляющаго корабль затруднительнымъ.

2) Коносаменты могутъ быть присланы таможнѣ по почтѣ для того, чтобы таможня тотчасъ еще до прибытія корабля могла приступить къ изготовленію грузовой росписи.

3) Въ тѣхъ случаяхъ когда судно приходитъ, не приславъ заранее коносаментовъ таможнѣ по почтѣ, мѣстнымъ агентомъ въ портѣ прибытія можетъ быть составлена грузовая роспись и представлена таможнѣ ко времени разгрузки.

26 іюля Биржевой Комитетъ получилъ на заключеніе помѣченное 10 іюля за № 17924 предложеніе Департамента Таможенныхъ Сборовъ съ „Проектомъ правилъ объ отпускѣ товаровъ“. Этотъ проектъ былъ переданъ на разсмотрѣніе старшины Панневица. Присоединяясь къ выраженному въ представленіи делегаціи по таможеннымъ дѣламъ отъ 9 сентября мнѣнію, Биржевой Комитетъ обратился въ Департаментъ Таможенныхъ Сборовъ съ слѣдующимъ представленіемъ отъ 16 сентября 1902 г.

„Вслѣдствіе предложенія отъ 10 іюля 1902 г. за № 17924 Рижскій Биржевой Комитетъ имѣетъ честь представить Департаменту, что проектъ правилъ объ отпускѣ товаровъ никакихъ возраженій или замѣчаній со стороны Биржевого Комитета не вызываетъ. Единственнымъ исключеніемъ является ст. 7 проекта, нѣкоторое дополненіе

которой, по мнѣнію Биржевого Комитета желательно какъ въ интересахъ купечества такъ и въ интересахъ Государственной казны.

На основаніи прим. 1 къ ст. 7 правилъ въ портовыхъ таможенныхъ разрѣшается не показывать въ вѣдомостяхъ (ст. 7) количества отпускныхъ товаровъ, если таковыя нагружаются или перегружаются въ районѣ сихъ таможенъ, въ суда, отправляемые за границу, но въ этихъ случаяхъ, лицо, подающее вѣдомость обязывается представить въ таможню, не позднѣе 5 дней послѣ отхода судна, дубликаты коносаментовъ или судовыхъ манифестовъ на отправленные товары.

По мнѣнію Рижскаго Биржевого Комитета отъ товаротправителя слѣдуетъ требовать представленіе дубликатовъ коносаментовъ и судовыхъ манифестовъ.

Этотъ взглядъ основывается на слѣдующихъ соображеніяхъ.

При представленіи таможенъ дубликатовъ однихъ коносаментовъ безъ одновременнаго представленія также дубликатовъ манифеста, таможня лишена будетъ всякой возможности установить дѣйствительное количество отправленныхъ беспошлинныхъ товаровъ, такъ какъ грузоотправителю, желающему скрыть дѣйствительный размѣръ, стоитъ только представить таможенѣ не всѣ дубликаты коносаментовъ, а лишь нѣкоторыя изъ числа ихъ. Нѣтъ сомнѣнія, что найдутся лица, которыя воспользуются возможностью не уплачивать пошуднаго сбора, чѣмъ съ одной стороны будетъ нанесенъ болѣе или менѣе значительный ущербъ Государственной казнѣ, а съ другой стороны пострадаютъ и интересы купцовъ добросовѣстно ведущихъ свои дѣла и борьбу съ своими конкурентами лишь легальными путями.

Но къ сему Рижскій Биржевой Комитетъ присоединяетъ еще особое ходатайство, то есть, чтобы въ особомъ прим. къ означенной статьѣ 7 правилъ сказано было, что въ тѣхъ портовыхъ городахъ, гдѣ Биржевыми Комитетами поданы будутъ особыя ходатайства мѣстной таможнѣ, корреспондентъ судна, агентъ судна или нагрузчики отправляемаго товара обязаны представить дубликаты коносаментовъ и дубликаты судовыхъ манифестовъ на весь грузъ не въ одномъ, а въ двухъ экземплярахъ. За несвоевременное представленіе этихъ дубликатовъ слѣдуетъ установить штрафъ.

Означенное ходатайство вызывается слѣдующими обстоятельствами.

Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ издаются въ теченіе уже многихъ лѣтъ торгово-статистическіе ежегодники, удостоившіеся неоднократно лестныхъ отзывовъ со стороны Министерства Финансовъ. До 1 января с. г., то есть до послѣдовавшей реформы портовыхъ сборовъ и передачи взиманія всѣхъ сборовъ изъ вѣдомства мѣстныхъ



общественныхъ учреждений въ вѣдѣніе таможи, необходимыя свѣдѣнія доставлялись Биржевому Комитету непосредственно содержимой имъ конторою по взиманію торговыхъ и портовыхъ сборовъ. Нынѣ необходимыя свѣдѣнія объ экспортной торговлѣ получаются, благодаря предписанію Департамента отъ 11 марта с. г. за № 6183 чрезъ посредство Рижской таможи. Но для того, чтобы сохранить значеніе своей статистики о вывозной торговлѣ на прежней высотѣ, Биржевой Комитетъ нуждается безусловно въ дубликатахъ съ коносаментовъ и съ манифестовъ, какъ единственно вполнѣ надежномъ матеріалѣ.

Въ случаѣ представленія въ таможеню двухъ экземпляровъ дубликата съ коносаментовъ и съ манифестовъ и передачи затѣмъ второго экземпляра этихъ дубликатовъ Биржевому Комитету, Таможня была бы освобождена отъ кропотливаго труда составленія еженедѣльныхъ свѣдѣній о вывозѣ товаровъ, а Статистическое Отдѣленіе Биржевого Комитета имѣло бы возможность само составить всѣ необходимыя для статистики данныя въ прежней полнотѣ и съ желательной скоростью. Къ сему Комитетъ считаетъ нужнымъ присовокупить, что обязательное представленіе манифестовъ для Рижскаго купечества не будетъ требованіемъ новымъ, такъ какъ оно было установлено особымъ регулативомъ утвержденнымъ Министерствомъ Финансовъ (см. предлож. Министра Финансовъ на имя Лиф. Губернатора отъ 24 іюня 1882 г. № 11,186) и что въ этомъ же регулативѣ установлено было также взиманіе штрафовъ съ купцовъ за несвоевременное представленіе заявленій“.

#### **60. Отмѣна существовавшаго способа пломбированія бутылокъ съ иностраннымъ шипучимъ виномъ.**

Послѣдовавшимъ по таможнямъ осенью минувшаго года распоряженіемъ Правительства существовавшій до тѣхъ поръ способъ обалдероленія бутылокъ съ иностраннымъ шипучимъ виномъ былъ измѣненъ такимъ образомъ, что къ этимъ бутылкамъ впредь была приложена пломба.

Въ виду того, что по откупореніи бутылокъ пломбы, прикрѣпленныя къ горлышкамъ сихъ бутылокъ, остаются не поврежденными, вслѣдствіе чего могутъ быть случаи, что эти же, снабженные таможенными пломбами, бутылки будутъ наливаться шампанскимъ виномъ туземнаго производства, нѣкоторые мѣстные импортеры, состоящіе представителями французскихъ фабрикантовъ шампанскаго вина, обратились въ Рижскій Биржевой Комитетъ съ просьбою объ исходатайствованіи передъ Департаментомъ Таможенныхъ сборовъ оставленія прежняго способа обалдероленія привозимыхъ изъ за-границы бутылокъ съ шампанскимъ виномъ.

Удовлетворяя сему ходатайству, Биржевой Комитетъ 15 марта 1902 г. за № 275 сдѣлалъ по сему дѣлу надлежащее представленіе, на которое Комитетомъ получено предложеніе Департамента Таможенныхъ Сборовъ отъ 23 марта 1902 г. за № 7914 слѣдующаго содержания :

„Вслѣдствіе отношенія отъ 15 марта с. г. за № 275, Департаментъ Таможенныхъ Сборовъ имѣетъ честь сообщить, что вопросъ объ измѣненіи существующаго способа клейменія бутылокъ съ шипучимъ виномъ разрѣшенъ въ томъ смыслѣ, что клейменіе вышеозначенныхъ бутылокъ должно производиться посредствомъ обандероленія по прежнему способу съ тѣмъ, чтобы въ тѣхъ случаяхъ, когда бутылки съ шипучимъ виномъ будутъ доставлены изъ за-границы въ таможни съ надѣтыми поверхъ пробокъ изъ тонкой крученой проволоки колпачками съ выпущенными изъ нихъ концами проволокъ, плотно обхватывающими горлышки бутылокъ и на эти концы будутъ надѣты готовые свинцовыя пульки, означенныя бутылки, вмѣсто обандероленія, подлежатъ опломбированію обычнымъ порядкомъ посредствомъ штемпеля со знаками: „ш. в.“ Означенное распоряженіе вступить въ силу въ ближайшемъ времени, по опубликованіи его во всеобщее свѣдѣніе Правительствующимъ Сенатомъ.“

#### **61. Безпошлинный обратный ввозъ джутовыхъ мѣшковъ.**

Отдѣлъ Промышленности Министерства Финансовъ предложеніемъ отъ 13 Февраля 1902 г. за № 2561 сообщилъ Рижскому Биржевому Комитету, что въ названный Отдѣлъ поступила докладная записка джутовыхъ фабрикантовъ въ Россіи, въ коей указывается на затруднительное положеніе нашей джутовой промышленности, происходящее отъ существованія безошлинного обратнаго ввоза джутовыхъ мѣшковъ, служившихъ для вывоза за-границу русскаго хлѣба и другихъ продуктовъ, а также въ Финляндію — сахара.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, обращается вниманіе на увеличеніе за послѣднее время числа фабрикъ, что, съ одновременнымъ уменьшеніемъ спроса на новые джутовые мѣшки, создало значительное перепроизводство мѣшковъ на внутреннемъ рынкѣ.

Указывая далѣе на невозможность конкуренціи съ иностраннымъ производствомъ мѣшковъ, благодаря существованію у насъ пошлины на привозимый изъ-за границы джутъ-сырецъ, русскіе фабриканты ходатайствуютъ объ отмѣнѣ права безошлиннаго обратнаго пропуска изъ-за границы, а равно и изъ Финляндіи джутовыхъ мѣшковъ, бывшихъ въ употребленіи.

Предварительно принятія какихъ либо мѣръ по сему вопросу, Отдѣлъ Промышленности объ изложенномъ сообщилъ Рижскому Биржевому Комитету, съ просьбою сообщить ему въ возможно непродол-

жительномъ времени, свои по содержанію изъясненнаго ходатайства заключенія.

Во исполненіе вышеизложеннаго предложенія Биржевой Комитетъ представилъ Отдѣлу Промышленности Министерства Финансовъ слѣдующее заключеніе отъ 1 іюня 1902 г. за № 692:

„Для того, чтобы отвѣтить на вопросъ о возможности вліянія безошлиннаго обратнаго пропуска джутовыхъ мѣшковъ на спросъ на новые, фабрикованные въ нашемъ государствѣ, джутовые мѣшки, слѣдуетъ раньше всего выяснить себѣ размѣръ обратнаго вывоза мѣшковъ. Согласно собраннымъ даннымъ вывезено было за границу — исключая Финляндіи, гдѣ вывозъ равнялся  $2\frac{1}{2}$  милліонамъ джутовыхъ мѣшковъ — въ 1900 г. — 1,575,551 мѣшокъ и въ 1901 г. — 1,248,353 мѣшка. Всего слѣдовательно около 4 милліоновъ джутовыхъ мѣшковъ въ годъ, причемъ однако не принято въ расчетъ, что на основаніи каждаго вывознаго свидѣтельства происходитъ новый обмѣнъ обозначеннаго на подлежащемъ свидѣтельствѣ количества мѣшковъ, размѣръ какового обмѣна не выраженъ въ вышеупомянутой цпфрѣ. Но если имѣть въ виду, что мѣшокъ можетъ быть употребленъ до трехъ разъ, то количество ввозимыхъ къ намъ черезъ границы джутовыхъ мѣшковъ можетъ безъ преувеличенія быть опредѣлено въ 6,000,000 мѣшковъ. Подобное количество, вѣсъ котораго равняется отъ 180—200,000 пудовъ, играетъ въ дѣлѣ производства джутовыхъ мѣшковъ довольно важную роль, такъ какъ 11 существующими въ Россіи джутовыми фабриками производится приблизительно 1,790,000 пудовъ джутовой ткани, изъ какового количества приблизительно  $\frac{3}{4}$  перерабатывается на мѣшки.

Если теперь возникнетъ вопросъ, не отразится ли отмѣна права безошлиннаго обратнаго пропуска изъ-за границы, а равно изъ Финляндіи джутовыхъ мѣшковъ, бывшихъ въ употребленіи, вредно на сельскомъ хозяйствѣ, то слѣдуетъ замѣтить, что въ безошлинномъ обратномъ ввозѣ употребленныхъ джутовыхъ мѣшковъ строго говоря не можетъ быть усмотрѣна мѣра охранительная, для сельскаго хозяйства, такъ какъ всякій хлѣбъ (зерно) перевозится не въ мѣшкахъ; а для нуждающихся въ мѣшкахъ мельницахъ и для сахарнаго производства едва ли имѣетъ особое значеніе получаема я выгода отъ обратнаго ввоза джутовыхъ мѣшковъ, въ виду неустойчивости цѣнъ на продукты мельничнаго производства и экономически благопріятнаго положенія сахарнаго производства. Дѣйствительную и несомнѣнную выгоду изъ настоящаго положенія вещей извлекаютъ продавцы мѣшковъ, а также лица отдающія на прокатъ таковыя, ибо имъ предоставлена возможность пріобрѣсти дешевымъ способомъ хорошіе мѣшки. Но заботиться объ интересахъ торговцевъ мѣшками на счетъ джутовой промышленности едва ли можетъ быть признано задачей Правительства.



Затѣмъ имѣетъ быть принято во вниманіе, что беспошлинный пропускъ употребленныхъ мѣшковъ приводитъ къ разнымъ злоупотребленіямъ, и къ нарушенію интересовъ государственной казны. Это обстоятельство побудило между прочимъ Департаментъ Таможенныхъ Сборовъ въ 1899 г. указать особымъ циркуляромъ за № 22,465, что льготой на беспошлинный пропускъ мѣшковъ какъ упаковки товара часто злоупотребляютъ торговцы, такъ какъ содержимое въ мѣшкахъ ссыпается въ вагоны, а мѣшки продаются затѣмъ какъ самостоятельный товаръ. При высокой пошлинѣ на джутовые мѣшки (3 руб. 90 коп. + 10 % прибавки за пудъ) провозъ новыхъ джутовыхъ мѣшковъ на основаніи пропускныхъ свидѣтельствъ для старыхъ является дѣломъ весьма выгоднымъ.

При такихъ условіяхъ Биржевой Комитетъ находитъ себя вынужденнымъ въ этомъ отдѣльномъ конкретномъ случаѣ сохраняя за собою однако право и впредь стоять за принципъ безпрепятственного и беспошлиннаго пропуска тары, высказаться за отмѣну права беспошлиннаго пропуска джутовыхъ мѣшковъ изъ-за границы, а равно изъ Финляндіи. Особенно повліяло на это рѣшеніе Биржевого Комитета то обстоятельство, что джутовая промышленность отвѣчаетъ предъявляемымъ къ ней требованіямъ и поэтому въ правѣ просить поддержки и что запрещеніемъ ввоза употребленныхъ джутовыхъ мѣшковъ существеннаго вреда сельскому хозяйству нанесено не будетъ, а также заявленіе заинтересованныхъ промышленниковъ, что на основаніи пропускныхъ свидѣтельствъ привозятся вмѣсто употребленныхъ новые мѣшки.“

## 62. Взиманіе таможенными учрежденіями канцелярскихъ сборовъ.

Правилами по взиманію и расходованію таможенными учрежденіями установленнаго ВЫСОЧАЙШЕ утвержденнымъ 6 ноября 1884 г. Мнѣніемъ Государственнаго Совѣта канцелярскаго сбора, опредѣлено, что съ квитанціи (пунктъ ж. § 2) въ уплатѣ пошлинъ и другихъ сборовъ на всякую сумму, взимается съ каждой по 15 коп. Руководствуясь означеннымъ закономъ Рижская Таможня взимала означенный канцелярскій сборъ также при взиманіи полуднаго сбора, установленнаго новымъ закономъ о портовыхъ сборахъ. (Законъ 8 іюня 1901 г. ст. III.)

Означенное требованіе Рижской Таможни являлось по мнѣнію Рижскаго Биржевого Комитета неправильнымъ въ силу слѣдующихъ соображеній:

Закономъ 6 ноября 1884 г. установленъ особый канцелярскій сборъ за производство извѣстныхъ таможенныхъ формальностей по

взиманію таможенныхъ пошлинъ и сборовъ. Къ этимъ таможеннымъ формальностямъ не можетъ быть отнесено взиманіе попуднаго сбора, неимѣющаго ничего общаго съ таможенными пошлинами. То обстоятельство, что попудный сборъ взимается Таможнею, не даетъ еще основанія приравнять портовой попудный сборъ къ таможеннымъ пошлинамъ и сборамъ о которыхъ говорится въ пунктѣ ж. § 3 правилъ по взиманію канцелярскаго сбора закона 6 ноября 1884 г. Таможня является въ данномъ случаѣ совершенно случайно сборщикомъ спеціальнаго портового сбора и было бы поэтомъ несправедливо обложить плательщика особымъ налогомъ только потому, что этотъ сборъ въ данный моментъ не вносится, вслѣдствіе особаго распоряженія въ казначейство, гдѣ за выдачу квитанціи особой платы не взимается, а въ таможню. Въ г. Ригѣ напримѣръ всѣ портовые сборы, какъ корабельные такъ и товарные, установленные въ пользу казны, городского управленія и Биржевого Комитета взимались до 1 января с. г. особой конторою, содержавшеюся городомъ и биржевымъ купечествомъ. Какой либо органической связи между таможенными пошлинами и портовыми сборами не существуетъ.

Съ другой стороны требованіе объ уплатѣ канцелярскаго квитанціоннаго сбора при внесеніи портовыхъ сборовъ являлось совершенно новымъ, непредвидѣннымъ закономъ 8 іюня 1901 г., увеличеніемъ попуднаго сбора. Нельзя при этомъ не указать и на такую ненормальность, что размѣръ платы за квитанцію о внесеніи портового попуднаго сбора превышалъ не рѣдко размѣръ самаго сбора, что въ особенности часто случалось при внесеніи попуднаго сбора за отпускные товары, отправленные въ небольшомъ количествѣ. Самый сборъ равнялся въ этихъ случаяхъ 3—4 коп., а плата за квитанцію — 15 коп.

Въ виду изложеннаго и полагая, что взиманіе особаго канцелярскаго сбора за квитанцію, удостоверяющую уплату портового попуднаго сбора, является только недоразумѣніемъ, Рижскій Биржевой Комитетъ представленіемъ своимъ отъ 30 апрѣля 1902 г. за № 494 просилъ Департаментъ, не признаетъ ли онъ возможнымъ дать Рижской Таможнѣ надлежащія указанія и почтить Рижскій Биржевой Комитетъ отвѣтомъ.

Вслѣдствіе сего представленія Департаментъ Таможенныхъ Сборовъ препроводилъ въ Рижскую Таможню для исполненія копію съ циркулярнаго распоряженія его портовымъ таможнямъ о не взиманіи канцелярскаго сбора съ дѣлопроизводства по попудному сбору, установленному закономъ 8 іюня 1901 года, предписывая Таможнѣ, объ этомъ поставить въ извѣстность Рижскій Биржевой Комитетъ вслѣдствіе поданнаго имъ ходатайства отъ 30 апрѣля 1902 года за № 494.

### 63. Своевременное представлѣніе грузовыхъ вѣдомостей и коносаментовъ вывозныхъ товаровъ.

Управляющій Рижскою Таможнею отношеніемъ отъ 31 іюля 1902 года за № 11,684 увѣдомилъ Рижскій Биржевой Комитетъ, что повѣренные нѣкоторыхъ экспортныхъ фирмъ, торгующихъ при здѣшнемъ портѣ, мало того, что медлятъ въ доставленіи въ Таможню на вывезенные за границу товары коносаментовъ и отвозныхъ вѣдомостей, но и въ послѣднихъ не показываютъ подробно всѣхъ тѣхъ данныхъ, кои имѣются въ коносаментахъ и требуются заголовкомъ отвозныхъ вѣдомостей.

Всякая неакуратность и замедленіе въ доставленіи означенныхъ документовъ не только затрудняетъ Таможню въ своевременномъ доставленіи Биржевому Комитету и Департаменту Таможенныхъ Сборовъ свѣдѣній о ходѣ въ нашемъ портѣ отпускной торговли, но пропускаются сроки, установленные для уплаты причитающихся въ казну сборовъ, причемъ все это влечетъ за собою непріятныя послѣдствія, а именно: а. по § 23 утвержденной г. Министромъ Финансовъ 18 января 1902 г. инструкціи о взиманіи портовыхъ сборовъ, въ силу которой въ случаѣ неуплаты въ срокъ портовыхъ сборовъ, придется прибѣгать къ требованію отъ экспортеровъ представленія залоговъ или недопускать погрузки товаровъ до уплаты или обезпеченія сборовъ, и б. при просрочкѣ кѣмъ либо изъ адресатовъ болѣе двухъ разъ установленнаго срока для доставленія грузовыхъ документовъ (отвозныхъ вѣдомостей и коносаментовъ) на отпускные товары, Таможня должна доносить Департаменту Таможенныхъ Сборовъ на основаніи предписанія отъ 23 января 1890 года за № 641, для лишенія права на полученіе отходовъ адресованныхъ имъ судовъ, до представленія упомянутыхъ грузовыхъ документовъ.

Принятіе приведенныхъ мѣръ вовсе нежелательно, но для избѣжанія таковыхъ необходимо, чтобы владѣльцы торговыхъ фирмъ или ихъ замѣстители, со своей стороны приняли всѣ мѣры къ тому, чтобы ихъ повѣренные относились къ этому дѣлу болѣе аккуратно и сознавали, что несвоевременное исполненіе возложенныхъ на нихъ обязанностей, причиняетъ Таможнѣ и Биржевому Комитету ущербъ въ ходѣ дѣла, а ихъ хлѣбодавцамъ незаслуженныя непріятности. Въ виду вышеизложеннаго и въ цѣляхъ упорядоченія въ Рижскомъ портѣ производства по экспортной торговлѣ, Управляющій таможнею обратился къ Биржевому Комитету, какъ представителю и защитнику торговли, съ просьбою повліять съ своей стороны на Рижское экспортное купечество и адресатовъ въ томъ смыслѣ:

1) чтобы отвозныя вѣдомости и коносаменты, на вывезенные за границу товары, доставлялись въ Таможню не позже пяти дней послѣ отпуска изъ порта каждаго судна;



2) чтобы въ отвозныхъ вѣдомостяхъ были съ точностью помѣщаемы всѣ тѣ данныя, кои требуются заголовкомъ, а именно обозначеніе товара со всѣми деталями, помѣщенными въ коносаментяхъ, относительно качества и количества товара,

и 3) чтобы въ тѣхъ же вѣдомостяхъ было обозначено: число прилагаемыхъ коносаментовъ, причемъ желательно, чтобы послѣдніе были пришиты, а по возможности и припечатаны къ отвознымъ вѣдомостямъ, во избѣжаніе потери или ошибочнаго приобщенія къ неподлежащей вѣдомости.

По доведеніи настоящаго отношенія, до свѣдѣнія заинтересованныхъ лицъ, посредствомъ напечатанія такового въ „Вѣстникъ Рижской Биржи“ отъ 3 августа за № 173, Рижскій Биржевой Комитетъ кромѣ того, въ разосланномъ по сему дѣлу всѣмъ мѣстнымъ экспортерамъ циркуляръ отъ 5 августа, обратилъ вниманіе на то обстоятельство, что приведенныя въ отношеніи Управляющаго Таможенно послѣдствія неаккуратности въ представленіи грузовыхъ вѣдомостей и коносаментовъ отражаются не только на отдѣльныхъ купцахъ, но вообще на общихъ интересахъ всего купечества.

См. также п. 59 сего отчета (новый Таможенный Уставъ).

#### 64. Таможенные правила для каботажна и берегового судоходства.

Въ концѣ мая въ Биржевой Комитетъ поступило помѣченное 17 мая за № 12419 предложеніе Департамента Таможенныхъ Сборовъ, при которомъ Биржевому Комитету переслапъ былъ на заключеніе проектъ правилъ о перевозѣ русскихъ и заграничныхъ товаровъ въ порты дальняго востока въ обратномъ направленіи. Разсмотрѣвъ проектъ, делегація по таможеннымъ дѣламъ пришла къ слѣдующему заключенію:

Проектированныя новыя правила имѣютъ основаніемъ утвержденныя 30 іюля прошлаго года Министромъ Финансовъ и уже введенныя правила о перевозѣ заграничныхъ и русскихъ товаровъ большимъ каботажемъ изъ русскихъ портовъ во Владивостокъ и Николаевскъ. Если во многихъ отношеніяхъ новыя правила отличаются отъ нынѣ существующихъ лишь съ редакціонной стороны, то вмѣстѣ съ тѣмъ слѣдуетъ констатировать, что они расширены и дополнены многими новыми постановленіями. Часть этихъ постановленій можно лишь привѣтствовать, такъ какъ они подають надежду на дальнѣйшія облегченія въ морскомъ сообщеніи; другія же напротивъ вызываютъ безусловно возраженія тѣмъ болѣе основательныя, что ими отмѣняются многія уже разрѣшенныя и распоряженіемъ Министра Финансовъ вступившія въ силу облегченія въ товарномъ сообщеніи.

Далѣе делегація излагала свои замѣчанія по поводу отдѣльныхъ статей проекта.

На основаніи названнаго заключенія делегаціи, Биржевой Комитетъ обратился въ Департаментъ Таможенныхъ Сборовъ съ слѣдующимъ представленіемъ отъ 5 іюня 1902 г. за № 697 :

„Во исполненіе предложенія отъ 17 мая с. г. за № 12417 Рижскій Биржевой Комитетъ имѣетъ честь представить на благоусмотрѣніе Департамента свои соображенія по тѣмъ статьямъ новаго проекта правилъ о перевозкѣ большимъ каботажемъ иностранныхъ и русскихъ товаровъ въ порты Дальняго Востока и въ обратномъ направленіи, измѣненіе коихъ въ томъ или другомъ отношеніи является, по мнѣнію Комитета, весьма желательнымъ.

Прим. къ ст. 3 устанавливаетъ, что фактура, письменное заявленіе, а также и коносаменты должны быть доставляемы въ таможеню, по возможности не позднѣе двухъ дней до отхода отъ порта судна.

Это требованіе не исполнимо, такъ какъ во 1) часто товаръ два дня до отхода судна еще находится въ пути къ порту, т. е. въ вагонахъ желѣзной дороги или упаковывается еще на фабрикѣ и такимъ образомъ отправителю подлинно не извѣстно, удастся ли ему грузить товаръ на отходящее судно, вслѣдствіе чего и фактура не можетъ быть составлена 48 ч. до отхода судна; а во 2) коносаменты могутъ быть доставляемы таможенѣ вообще только послѣ отхода судна, т. е. послѣ того какъ установлено было, что всѣ указанные въ коносаментѣ товары дѣйствительно грузены.

Нельзя при этомъ не замѣтить, что согласно новому закону о пошудномъ сборѣ разрѣшено представлять коносаменты таможенѣ въ 5 дневный срокъ послѣ ухода судна изъ порта. Основаніемъ къ установленію сего срока служило вѣроятно то соображеніе, что до удостовѣренія фактуры таможеню нельзя добиться отъ шкипера или пароходнаго агента представленія коносамента. Далѣе можно указать, что на основаніи ст. 4 проекта, для полученія разрѣшенія на погрузки необходимо представленіе лишь фактуръ или заявленій и по этому не вполне ясно, почему должны быть представлены въ таможеню заблаговременно и коносаменты. Наконецъ нельзя не замѣтить, что если внесенное нынѣ въ проектъ правилъ требованіе о представленіи таможенѣ фактуръ и заявленій за два дня до отхода отъ порта судна, станетъ обязательнымъ, послѣдствіемъ этого требованія будетъ то, что очень часто отправители товаровъ лишены будутъ возможности отправить свой товаръ на Дальній Востокъ съ отходящимъ пароходомъ, а должны будутъ выждать отхода слѣдующаго парохода. При сравнительно еще маломъ развитіи большаго каботажа съ Дальнимъ Востокомъ, это обстоятельство не можетъ не отразиться на перевозкѣ товаровъ и торговыхъ сношеній съ нашей окраиной, развитіе каковыхъ сношеній между тѣмъ составляетъ заботу Министерства Финансовъ.

Въ утвержденныхъ Господиномъ Министромъ Финансовъ 30 іюля м. г. правилахъ о большомъ каботажѣ во Владивостокскій и Нико-

лаевскій порты находилось указаніе (Прим. къ § 4), что подаваемые въ таможи, согласно § 5, фактуры и спецификаціи, на основаніи п. в. главы „документы таможенные альфавитнаго перечня по гербовому сбору, не подлежатъ гербовому сбору.

Это указаніе выпущено въ новомъ проектѣ правилъ. Его возстановленіе является весьма желательнымъ.

§ 4 Прим. 1 разрѣшаетъ погружать мѣста съ товарами и безъ опломбированія каждаго изъ нихъ особо, если они будутъ уложены въ трюмы, каюты или инныя судовыя помѣщенія, которыя могутъ быть опломбированы таможенною отправленія.

Биржевой Комитетъ того мнѣнія, что во время столь продолжительнаго пути, какимъ является путь на Дальній Востокъ легко могутъ являться случаи, когда капитанъ судна будетъ ноставленъ въ необходимость удалить пломбы, чтобы имѣть возможность свободно распоряжаться судномъ. Затѣмъ Биржевой Комитетъ имѣетъ честь замѣтить, что онъ уже прежде считалъ нужнымъ высказаться противъ пломбированія судовыхъ помѣщеній по соображеніямъ изложеннымъ въ представленіи отъ 12 апрѣля 1901 г. за № 412 и что въ правилахъ о большомъ каботаждѣ утвержденныхъ Господиномъ Министромъ Финансовъ 30 іюля 1901 г. требованіе пломбированія мѣстъ и судовыхъ помѣщеній не было включено. Такимъ образомъ въ случаѣ включенія сего требованія въ новыя правила, купечество лишилось бы льготы ему уже предоставленной.

§ 4 Прим. 2. По мнѣнію Биржевого Комитета практика скоро выяснитъ, что таможи не въ состояніи будутъ передать шкиперу при уходѣ судна отобранные образцы товаровъ. Чиновникъ таможи, которому поручено наблюденіе за нагрузкою будетъ обязанъ, независимо отъ исполненія своихъ прямыхъ обязанностей и сопряженныхъ съ ними работъ, снабдить образцы отмѣткою о принадлежности ихъ къ извѣстной партіи, сдѣлать подлежащія записи въ книгахъ и т. д., однимъ словомъ характеризовать образцы на столько опредѣленно, чтобы безъ всякихъ затрудненій возможно было въ тамождѣ назначенія произвести осмотръ товаровъ по образцамъ. Все это, т. е. снабженіе образцовъ надлежащими отмѣтками едва ли можетъ быть исполнено таможеннымъ чиновникомъ во время нагрузки, то есть въ такое время, когда все его вниманіе должно быть сосредоточено на правильности самой нагрузки. Казалось бы поэтому цѣлесообразнѣе, если отобранные образцы будутъ препровождены въ тамождю назначенія по почтѣ или почтовыми пароходами черезъ Одессу, какъ это теперь практикуется.

§ 4. Прим. 4 требуетъ, чтобы ящики съ напитками, хстя-бы однородными, но разлитыми въ бутылки, независимо отъ числа ящикождѣ были опломбированы каждый особо, если на нихъ не имѣется фабричныхъ пломбъ.



Желательнымъ явилось бы указаніе, что пломбированіе ящиковъ не производится, если бутылки снабжены этикеткою русской фирмы (русскія вины) или таможенною печатью (иностранныя вины).

Ст. 6. По мнѣнію Биржевого Комитета второй экземпляръ фактуры или заявленія слѣдовало бы передать не капитану судна, а лицу уполномоченному послѣднимъ или судовому агенту какъ это дѣлается теперь. Даишныя, говорящія въ пользу подобнаго порядка изложены были уже Биржевымъ Комитетомъ въ свое время въ представленіяхъ отъ 12 апрѣля и 24 сентября м. г. за № 412 и 1002. Къ тому же слѣдуетъ замѣтить, что Господинъ Министръ Финансовъ уже призналъ возможнымъ при перевозѣ большимъ каботажемъ, во избѣжаніе задержекъ въ отходѣ пароходовъ отъ порта отправленія, вручать отвозныя свидѣтельства не шкиперу, а судовладельцамъ или судовымъ агентамъ, которые и будутъ ихъ отсылать шкиперу, по адресу первой стоянки пароходовъ. (См. циркуляръ Департамента отъ 31 декабря 1901 г. за № 30067.

Такимъ образомъ казалось бы, что вновь проектируемое требованіе о врученіи второго экземпляра фактуры или заявленія шкиперу находится въ прямомъ противорѣчьи съ допущенной уже Министромъ Финансовъ льготой.

Ст. 8 проекта требуетъ, чтобы капитанъ представилъ въ таможеню, по прибытіи въ портъ пазначенія судна, сверхъ документовъ, требуемыхъ правилами по морскому привозу, составленную имъ грузовую роспись.

Имѣя въ виду, что манифесты или грузовыя росписи могутъ быть составлены судовымъ агентомъ только послѣ послѣдовавшаго контроля груза и послѣ того какъ коносаменты будутъ подписаны, Биржевой Комитетъ можетъ и здѣсь лишь повторить, ссылаясь на соображенія изложенныя выше, свою просьбу, чтобы разрѣшено было отсылать грузовую вѣдомость шкиперу, по адресу первой стоянки парохода. Къ сему слѣдуетъ еще замѣтить, что въ правилахъ о большомъ каботажѣ, утвержденныхъ Министромъ Финансовъ 30 іюля 1901 г. представленіе грузовой росписи вообще не требовалось.

Ст. 9 проекта устанавливаетъ, что съ товарами клейму подлежащими, если они не снабжены таможенными пломбами или клеймами русскихъ фабрикъ, если они привезены въ мѣстахъ съ нарушенными пломбами или съ поврежденнымъ амбалажемъ, будетъ поступлено какъ съ товарами тайноводворяемыми.

Это постановленіе должно быть признано весьма суровымъ и едва ли справедливымъ по слѣдующимъ соображеніямъ. Во 1) то обстоятельство, что пломбы мѣстъ или амбалажъ повреждены, не можетъ быть отнесено къ винѣ товаро-владѣльца, такъ какъ во время столь большого пути, какимъ является переходъ судна изъ одного

изъ портовъ сѣверной Европейской Россіи до порта Дальняго Востока какое либо поврежденіе пломбъ или амбалажа всегда можетъ случиться, а во 2) товаръ едва ли можетъ быть причисленъ къ тайноводворяемымъ, если имѣть въ виду, что подлежащія мѣста обозначены въ фактурахъ и заявленіяхъ и что тождественность количества и качества самаго товара съ показаніями документовъ можетъ быть установлена таможеню. Биржевой Комитетъ полагаетъ, что если вообще въ данномъ случаѣ примѣняемо взысканіе, то оно можетъ заключаться лишь во взиманіи таможенной пошлины какъ съ товара иностраннаго, хотя это и былъ-бы товаръ русскаго происхожденія.

Представляя означенное заключеніе на благосклонное усмотрѣніе Департамента Таможенныхъ Сборовъ, Рижскій Биржевой Комитетъ считаетъ своимъ долгомъ просить Департаментъ, принять искреннюю благодарность Комитета за данную ему возможность высказаться.“

О дальнѣйшей судьбѣ проекта Биржевому Комитету ничего не извѣстно.

5 ноября въ Рижскій Биржевой Комитетъ поступила просьба Биржевого Комитета во Владивостокѣ, довести до свѣдѣнія Рижскаго купечества (подобныя же просьбы поступили въ Биржевые Комитеты Петербурга, Одессы, Ревеля, Москвы, Лодзи, Варшавы, Томска и Батума) о случающихся часто расхищеніяхъ товаровъ изъ задѣланныхъ мѣстъ, безъ того, чтобы было замѣтно поврежденіе тары, и просить купечество при отправкѣ товаровъ на дальній востокъ, обращать особое вниманіе на безупречность, прочность и цѣлесообразность упаковки, какъ это дѣлаютъ въ Англіи, Германіи и Франціи и слѣдить за тѣмъ, чтобы товарные знаки были ясно обозначены.

Биржевой Комитетъ счелъ цѣлесообразнымъ, довести отношеніе Биржевого Комитета во Владивостокѣ опубликованіемъ въ „Вѣстникъ Рижской Биржи“ до свѣдѣнія купечества.

## VIII. О банковыхъ и биржевыхъ дѣлахъ.

### 65. Курсовыя телеграммы Государственнаго Банка по продажѣ тратъ и чековъ на заграничныя мѣста.

Въ „Вѣстникѣ Рижской Биржи“ помѣщались попытѣ ежедневно тѣ курсы, по которымъ наканунѣ дня печатанія газеты Государственнымъ Банкомъ продавались траты и чеки на заграничныя мѣста. Но со стороны Рижскаго купечества была заявлена просьба о томъ, чтобы вмѣсто вышеупомянутаго курса предшествовавшаго дня былъ печатаемъ тотъ курсъ, по которому извѣстная денежная операція

Государственнымъ Банкомъ будетъ совершена въ день выхода означеннаго Вѣстника.

Вслѣдствіе сего Биржевой Комитетъ отношеніемъ отъ 5 марта 1902 г. за № 230 обратился къ Управляющему Рижскою Конторою Государственнаго Банка съ просьбою, не признаетъ ли онъ возможнымъ удовлетворить просьбу мѣстнаго купечества, предоставленіемъ Вѣстнику Рижской Биржи пользоваться необходимыми для сего свѣдѣніями.

На это отношеніе Рижская Контора Государственнаго Банка отзывомъ отъ 25 ноября 1902 г. за № 83950 увѣдомила, что на представленіе ея г. Управляющій Государственнымъ Банкомъ разрешилъ посылать въ редакцію указанной газеты копии съ сообщаемыхъ означенной конторѣ курсовыхъ телеграммъ, относящихся къ мѣстамъ Лондонъ, Берлинъ, Парижъ, Амстердамъ, Вѣна и Копенгагенъ, при чемъ означенная контора присовокупила, что курсы, въ телеграммахъ обозначенные, вступаютъ въ силу на слѣдующій за датой послыки телеграммы день.

#### **66. Запрещеніе привоза въ Россію заграничныхъ частныхъ цѣнныхъ бумагъ.**

Въ № 170 Правительственнаго Вѣстника отъ 3 августа 1902 г. было обнародовано Высочайше утвержденное 22 іюня 1902 г. положеніе Комитета Министровъ, согласно коему предоставляется Министру Финансовъ въ случаѣ необходимости воспретить привозъ въ Россію заграничныхъ частныхъ бумагъ.

Согласно сему положенію Государь Императоръ Высочайше повелѣтъ соизволилъ предоставить Министру Финансовъ: право воспретить привозъ въ Россію такихъ выпущенныхъ заграничными частными обществами и учрежденіями акцій, облигацій и другихъ цѣнныхъ бумагъ, допущеніе коихъ къ обращенію въ Россію Министромъ Финансовъ, по соглашенію съ Министромъ Иностранныхъ Дѣлъ, будетъ признано несоотвѣтствующимъ интересамъ Государства; въ такихъ случаяхъ должны быть примѣняемы ст. 882, 885—888 и 1533 Устава Таможеннаго (Св. зак. Т. VI изд. 1902 года); далѣе Министръ Финансовъ имѣетъ представлять Правительствующему Сенату для объявленія во всеобщее свѣдѣніе о всѣхъ распоряженіяхъ по запрещенію привоза подобныхъ бумагъ. О подлежащихъ распоряженіяхъ своихъ Министръ Финансовъ долженъ увѣдомить по телеграфу таможенные учрежденія для надлежащаго исполненія.

Таковое Высочайшее повѣленіе было объявлено Рижскому купечеству посредствомъ напечатанія въ № 175 въ „Вѣстникъ Рижской Биржи“.



## IX. Дѣла касающіяся амбаровъ и складовъ.

### 67. Биржевой амбаръ.

Биржевой амбаръ, панимаемый въ теченіи многихъ лѣтъ фирмою А. Зельмеръ, былъ предоставленъ ей и на 1902 годъ за наемную плату въ 2000 руб. въ годъ.

### 68. Центральные амбары для складки товаровъ.

Общество центральныхъ амбаровъ для складки товаровъ владѣетъ 7 каменными амбарами въ городскомъ амбарномъ кварталѣ и 5 каменными амбарами въ Мюльграбенѣ. Между тѣмъ какъ первые большею частью были наняты, изъ Мюльграбенскихъ амбаровъ въ 1902 г. только 2 амбара были временно сданы въ наймы.

Въ акціонерномъ капиталѣ въ размѣрѣ 264,000 р. Биржевой Комитетъ участвуетъ на сумму 10,000 р., а Биржевой банкъ на сумму 87,500 руб. За 1901 годъ былъ выданъ дивидендъ въ размѣрѣ 5% на акцію. На общемъ собраніи акціонеровъ 25 февраля 1902 г. были выбраны въ директора вице-консулъ Н. Э. Фенгеръ, П. А. Шварцъ, К. Г. ф. Зенгбушъ, старшина В. Гартманъ и К. Дрисгаузъ; въ замѣстители: I. А. Л. Герскиндъ, В. О. ф. Зенгбушъ и Э. Цандеръ. Обязанности директора - распорядителя принялъ на себя, по выбору правленія, г-нъ вице-консулъ Н. Э. Фенгеръ.

### 69. Рижскій элеваторъ.

Отношеніемъ отъ 2 мая 1902 г. за № 2201 Рижская Городская Управа, препровождая Рижскому Биржевому Комитету копию съ отношенія Правленія Рижскаго товарнаго склада, въ которомъ послѣднимъ указывалось на затруднительное финансовое положеніе элеватора, просила Биржевой Комитетъ не отказать въ выдачѣ заимообразно Правленію элеватора на текущіе расходы 3000 рублей.

Въ отвѣтъ на означенное отношеніе Рижскій Биржевой Комитетъ увѣдомилъ Городскую Управу отношеніемъ отъ 11 мая 1902 г. за № 592, что онъ постановилъ выдать заимообразно Правленію Рижскаго товарнаго склада на текущіе расходы сумму въ 3000 руб., но съ тѣмъ однако условіемъ, чтобы въ томъ случаѣ, если Правленіе товарнаго склада будетъ лишено возможности возвратить въ теченіи сего года какъ эту ссуду, такъ и прежнюю въ 6000 руб., Городское Управленіе включило въ смѣту расходовъ г. Риги на будущій годъ соотвѣтствующую сумму для возврата Биржевому Комитету издержанной за Городское Управленіе суммы въ 4500 рублей, то есть половины вышеупомянутыхъ обѣихъ суммъ.

Отношеніемъ отъ 15 мая 1902 года за № 2443, Рижская Городская Управа увѣдомила Биржевой Комитетъ, что она согласна на поставленное Биржевымъ Комитетомъ при выдачѣ ссуды условіе.

## 70. Постройка сараевъ и амбаровъ на участкѣ желѣзнодорожной гавани.

Уже въ іюлѣ 1901 г. инженеръ Пабстъ былъ приглашенъ Начальникомъ работъ въ портъ высказаться по поводу постройки сараевъ и амбаровъ на набережной желѣзнодорожной гавани. Инженеръ Пабстъ указалъ на то, что предполагаемое вначалѣ разстояніе 15 саж. между мѣстами предназначенными для сараевъ и амбаровъ хотя и уменьшено до 10 саж., но что это разстояніе все еще слишкомъ велико, если желаютъ сдѣлать транспортъ товаровъ изъ сарая на судно при помощи механическихъ приспособленій возможно дешевымъ, и просилъ Биржевой Комитетъ дать ему возможность обсудить проектъ съ представителями различныхъ отраслей экспорта. Вслѣдствіе этого делегаціи по хлѣбному торгу и по торговлѣ выжимками собрались вмѣстѣ съ представителями многихъ экспортныхъ фирмъ на совѣщаніе, о результатѣ котораго ими было доложено Биржевому Комитету. Согласно этому докладу признано было необходимымъ, въ виду недостатка мѣста на имѣющей быть первоначально оконченной набережной желѣзнодорожной гавани, не строить сараевъ и амбаровъ въ нѣсколько рядовъ одни позади другихъ, а позаботиться о постройкѣ ряда соединенныхъ сараевъ и амбаровъ, которые должны представлять собою прочныя постройки на солидномъ фундаментѣ; нижній этажъ, снабженный передвижными стѣнами можетъ служить всѣмъ цѣлямъ желѣзнодорожныхъ сараевъ, а верхній этажъ можетъ употребляться вполнѣ какъ складочное мѣсто для товаровъ въ продолженіе болѣе долгаго времени. Сараи должны быть снабжены механическими приспособленіями для пріема и выдачи товаровъ. Должна быть дана возможность подвозить по мощеной береговой улицѣ товары на фурахъ къ амбарамъ и вывозить изъ нихъ таковые, а также подвозить ихъ изъ города прямо на суда. Для подвоза также и нагруженныхъ вагоновъ къ судамъ по береговой улицѣ долженъ быть положенъ двойной рядъ рельсовъ. На материковой сторонѣ сараевъ рельсы должны проходить вплотную къ нимъ, чтобы удобно было выгружать товары изъ вагоновъ. Для перевода вагоновъ съ одной стороны амбаровъ на другую и для облегченія ихъ ранжировки признаны желательными передвижные подмости.

Выводы, къ которымъ пришла учрежденная Биржевымъ Комитетомъ для обсужденія проекта постройки сараевъ и амбаровъ коммисія, сообщены были портовымъ инженеромъ Начальнику работъ въ портъ 11 августа 1901 года.

Приблизительно черезъ годъ Биржевой Комитетъ обратился 24 іюля за № 921 къ Начальнику Риго-Орловской желѣзной дороги съ слѣдующимъ отношеніемъ:

„Въ виду наступленія времени открытія новой товарной станціи Рижскій Биржевой Комитетъ имѣетъ честь обратиться къ Вашему Превосходительству съ ходатайствомъ, не признано ли будетъ возможнымъ, соорудить на новой территоріи желѣзнодорожной гавани большой хлѣбной элеваторъ, какъ это сдѣлано въ Виндавѣ со стороны Общества Московско-Рыбинско-Виндавской желѣзной дороги, а также устроить предположенные желѣзнодорожные амбары такимъ образомъ, чтобы они, служа въ нижнемъ этажѣ для желѣзнодорожныхъ надобностей, получали еще второй и третій этажъ, которые, по снабженіи ихъ подъемными машинами, могли бы быть отдаваемы въ наемъ въ качествѣ амбаровъ.

Кромѣ того Биржевой Комитетъ позволяетъ себѣ указать на то, что Городское Управленіе еще не приступило къ работамъ на западной сторонѣ новой гавани, которую предполагалось отдать подъ застройку амбарами; а такъ какъ на устройство больверковъ и береговыхъ укрѣпленій, а равно на насыпку площади потребуется по крайней мѣрѣ нѣсколько лѣтъ, другихъ же мѣстъ подъ сооруженіе амбаровъ не имѣется, то Биржевой Комитетъ имѣетъ честь покорнѣйше просить не окажется ли возможнымъ, отвести купечеству или частнымъ предпринимателямъ на принадлежащей желѣзной дорогѣ территоріи мѣста, расположенныя по возможности ближе къ водѣ, для сооруженія амбаровъ.

Какъ Вашему Превосходительству не безъизвѣстно будетъ, большая часть наличныхъ амбаровъ лежитъ въ Московскомъ форштадтѣ и нынѣ, по закрытіи прежней товарной станціи утратить всякое значеніе. Въ виду сего Биржевой Комитетъ предаетъ себя надеждѣ, что Ваше Превосходительство найдете возможнымъ указаннымъ способомъ помочь мѣстной торговлѣ, которая въ послѣдніе годы вслѣдствіе неблагопріятныхъ условій существенно пострадала и въ будущемъ совершенно будетъ подорвана, если не будутъ приняты своевременно мѣры къ сооруженію на удобныхъ мѣстахъ и въ надлежащемъ количествѣ амбаровъ, безъ которыхъ торговля вообще обходиться не можетъ.“

26 сентября Начальникъ Риго-Орловской дороги препроводилъ Биржевому Комитету слѣдующее отношеніе Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ отъ 1 сентября за № 40,555, также какъ и копію контракта, заключеннаго съ инженерами Максимовичъ и Борейша объ арендѣ мѣста на южной дамбѣ Петербургскаго морского канала для постройки элеваторовъ и хлѣбныхъ амбаровъ:

Отношеніе это гласило:

„Вслѣдствіе рапорта Вашего Превосходительства отъ 16 сего августа за № № 5674/929, по вопросу о предоставленіи частнымъ предпринимателямъ, согласно ходатайства Рижскаго Биржевого Комитета, изло-



женнаго въ доставленномъ при названномъ рапортѣ отношеніи отъ 24 іюля с. г. на желѣзнодорожной территоріи мѣсть подъ постройку складовъ у береговой станціи „Рига“, Управленіе желѣзныхъ дорогъ имѣетъ честь увѣдомить, что оно, съ своей стороны, не усматриваетъ существенныхъ препятствій къ допущенію устройства на свободной территоріи названной станціи частныхъ складовъ для храненія грузовъ, пока сія станція не будетъ оборудована складочными помѣщеніями въ достаточной степени. Однако то или иное рѣшеніе по данному вопросу возможно постановить лишь по разсмотрѣніи тѣхъ условій, которыя будутъ заявлены отдѣльными предпринимателями, желающими построить и эксплуатировать подобные склады, при чемъ, предварительно направленія соотвѣтственныхъ ходатайствъ на усмотрѣніе центральныхъ учреждений, проекты договоровъ съ предпринимателями должны быть обсуждены въ Совѣтѣ мѣстнаго Управленія.“

Для разрѣшенія различныхъ вопросовъ относительно постройки амбаровъ и сараевъ въ желѣзнодорожной гавани Биржевой Комитетъ просилъ правителя дѣлъ ф. Крамера, дѣлопроизводителя желѣзно-дорожнаго отдѣленія Фризендорфа и портового инженера Пабста вести далѣе переговоры съ начальникомъ Риги-Орловской желѣзной дороги, дѣйств. статскимъ совѣтникомъ Дараганомъ.

Въ засѣданіи отъ 11 октября, въ которомъ принимали участіе господа инженеры Афросимовъ и Верховскій, также какъ и начальникъ коммерческаго отдѣленія Колышкевичъ, прежде всего просили представителей Биржевого Комитета сообщить, какъ послѣдній представляетъ себѣ все устройство, если желѣзнодорожное управленіе построитъ первый рядъ сараевъ на берегу. По предъявленіи представителями Биржевого Комитета чертежа, который былъ ранѣе предложенъ для разсмотрѣнія Биржевому Комитету, оказалось, что предположенный инженеромъ Верховскимъ, послѣ его заграничной поѣздки плавать, также какъ соображенія руководителя работъ въ портѣ, инженера Константинова, почти во всемъ согласовались съ изготовленнымъ портовымъ инженеромъ Пабстомъ чертежемъ. На вопросъ о томъ, приступитъ ли Министерство въ скоромъ времени къ постройкѣ сараевъ и опредѣленъ ли уже типъ ихъ постройки, г. Дараганъ отвѣтилъ, что имъ внесено въ смѣту будущаго года 300,000 руб. на постройку двухъ сараевъ, но что типъ ихъ еще не опредѣленъ. На второй вопросъ относительно того, можно-ли рассчитывать на то, чтобы указанные въ проектѣ, во второмъ ряду участки для построекъ были отданы частнымъ лицамъ или акціонернымъ обществамъ для постройки амбаровъ, г. Дараганъ отвѣтилъ, что онъ выскажется за этотъ проектъ, но что рѣшеніе будетъ зависѣть отъ предложенія, которое имѣетъ сдѣлать купечество. Представители Биржевого Комитета заявили, что основаніемъ этихъ предложеній отнюдь не можетъ служить условіе, заключенное казною съ инженерами Максимовичъ и Бореяша.

Рижское купечество, какое-либо акціонерное общество или отдѣльные купцы никогда не могли бы согласиться на подобныя условія, какъ напримѣръ возвращеніе амбаровъ черезъ 50 лѣтъ казнь, большія ограниченія въ эксплуатаціи, утвержденіе платы имѣющей взиматься за пользованіе и т. д. На это г. Дараганъ возразилъ, что онъ совсѣмъ не настаиваетъ на томъ, чтобы вышеупомянутый контрактъ имѣлъ служить нормой; пересылкой контракта онъ желалъ лишь Биржевому Комитету дать поводъ для заявленія своихъ предложеній. Представителями Биржевого Комитета было указано на то, что желѣзнодорожная гавань должна быть снабжена сараями и амбарами, и что Министерство Путей Сообщенія, въ случаѣ если оно не имѣетъ намѣренія принять на себя постройку и эксплуатацію амбаровъ, по недостатку средствъ или другимъ причинамъ, то будетъ виновато если вслѣдствіе слишкомъ строгихъ требованій и претензій предъявляемыхъ къ частнымъ предпринимателямъ, послѣдніе откажутся отъ своего намѣренія. Въ интересахъ Министерства напротивъ было-бы идти на встрѣчу ихъ желаніямъ. Было указано при этомъ на образъ дѣйствія Правительства при утвержденіи устава общества центрального склада товаровъ (элеватора).

г. Дараганъ отвѣтилъ, что онъ съ своей стороны исполнѣ раздѣляетъ этотъ взглядъ, но что Министерство должно сохранить за собой извѣстныя права и ставить извѣстныя требованія. Чтобы сдѣлать возможными разсужденія по этому поводу, Биржевой Комитетъ долженъ внести свои предложенія относительно урегулированія этого коммерческаго вопроса. Онъ отвезетъ приблизительно черезъ двѣ недѣли проектъ г. Верховскаго въ Петербургъ и въ интересахъ дѣла необходимо, чтобы Биржевой Комитетъ представилъ какъ можно скорѣе положительныя предложенія. По его мнѣнію строителемъ амбаровъ въ желѣзнодорожной гавани должно явиться уже существующее Общество центрального склада товаровъ, работающее на основаніи устава, и снабженное Правительствомъ извѣстными правами.

Что касается третьяго ряда амбаровъ проектированнаго инженеромъ Пабстомъ, то расположеніе его зависитъ отъ того, будетъ ли, и какимъ образомъ приведено въ исполненіе устройство второго бассейна; такъ какъ этотъ вопросъ пока еще совершенно открытъ, то о постройкѣ этихъ амбаровъ еще не можетъ быть и разсуждаемо.

Проектъ поставки у 3-хъ построенныхъ въ бассейнѣ пристаней временныхъ сараевъ, каковой проектъ обсуждался нѣсколько времени тому назадъ, не встрѣтилъ сочувствія Управленія желѣзной дороги, въ виду опасенія, что постройка ихъ можетъ задержать сооруженіе новопроектированныхъ сараевъ.

25 октября за № 102 портовой инженеръ представилъ Биржевому Комитету слѣдующую записку:

„Составленное изъ сараевъ и амбаровъ устройство складочныхъ мѣстъ по образцу Бремена или Штетина, которое желѣзнодорожное вѣдомство имѣетъ въ виду для Риги, будетъ лишь тогда, по моему мнѣнію, въ состояніи приносить желаемую полную пользу, когда завѣдываніе имъ будетъ находиться въ однѣхъ рукахъ, такъ какъ передаваемые изъ амбара на судно товары проходятъ черезъ сарай и должны пользоваться его машинными устройствами. Наиболѣе цѣлесообразнымъ было бы передать завѣдываніе правленію изъ куицовъ, которое было бы наиболѣе въ состояніи избрать соотвѣтствующія интересамъ торговли мѣры, однако я полагаю, что желѣзно-дорожное управленіе не захочетъ предоставить другимъ завѣдываніе своими сараями, также какъ ранжировку въ портѣ и нагрузку на суда помощью крановъ.

Въ виду пользы сосредоточенія дѣла въ однѣхъ рукахъ, и принимая во вниманіе вышеупомянутыя обстоятельства, представляющія желательной возможно скорую постройку амбаровъ позади сараевъ, я позволяю себѣ представить на разсмотрѣніе слѣдующее предложеніе:

Биржевой Комитетъ беретъ на себя, какъ только ему указанъ будетъ размѣръ и расположеніе строительнаго участка, выработку проекта для постройки позади сараевъ въ экспортной гавани каменнаго амбара и по утвержденіи этого проекта Министерствомъ Путей Сообщенія, выполненіе построекъ со всѣми машинными приспособленіями, какъ то: воротами, подъемными машинами и пр. По окончаніи постройки послѣдняя будетъ передана Биржевымъ Комитетомъ въ содержаніе и завѣдываніе Управленію Риги - Орловской желѣзной дороги, которое предоставляетъ амбаръ въ общее пользованіе, отдавая нѣкоторыя помѣщенія въ наемъ и принимая товаръ на сохраненіе за извѣстную опредѣляемую по времени и вѣсу плату.

Причиненные Биржевому Комитету постройкой расходы погашаются съ уплатой извѣстныхъ процентовъ управленіемъ желѣзной дороги. Управленіе имѣетъ право еще до полной амортизаціи расходовъ по постройкѣ вступить въ полное владѣніе амбаромъ, какъ только оно уплотитъ Биржевому Комитету еще не погашенную часть.

Въ основаніи подобнаго соглашенія должно быть положено условіе, что между сараями и водой, также какъ между амбарами и сараями будутъ установлены передвижные электрическіе краны достаточной силы, что сараи будутъ имѣть 2 этажа, и что будетъ устроена хорошая мостовая, съ вдѣланными въ нее идущими по берегу рельсами.“

Въ виду того, что испрошенные Начальникомъ Риги-Орловской желѣзной дороги статистическія данныя о размѣрахъ вывоза различныхъ товаровъ и о продолжительности ихъ сохраненія въ складѣ, по-скольку послѣднее можетъ быть опредѣлено оцѣнкой, ему представлены, то можно надѣяться, что столь важныя для Рижской тор-



говли вопросы: гдѣ, какъ и кѣмъ имѣютъ быть построены амбары вблизи экспортной гавани, подвинутся въ новомъ году къ своему разрѣшенію.

## Х. Вывозная торговля.

### 71. Лѣсная торговля.

а. Увеличеніе платы за причаль илотовъ къ берегамъ рѣки Двины.

Рижская Торговая Коммисія переслала Биржевому Комитету на заключеніе, при отношеніи отъ 22 апрѣля 1902 г. за № 1218, два поданныхъ въ Рижскую Городскую Управу прошенія мѣстныхъ владѣльцевъ и арендаторовъ береговыхъ участковъ сообщивъ вмѣстѣ съ тѣмъ слѣдующее:

„Отношеніемъ отъ 25 апрѣля 1901 г. за № 31 Лифляндскій Губернаторъ увѣдомилъ Рижское Городское Управленіе, что Рижское особое по портовымъ дѣламъ Присутствіе опредѣленіемъ отъ 24 апрѣля 1901 г. отклонило ходатайство Городской Думы объ увеличеніи размѣра платы за пользованіе причальными сваями, вслѣдствіе послѣдовавшаго между тѣмъ наступленія сплавного періода и неимѣнія данныхъ къ подкрѣпленію ходатайства.

Вслѣдствіе сего заинтересованные владѣльцы и арендаторы береговъ возобновили теперь представленное ими въ минувшемъ году прошеніе и вновь просятъ Городское Управленіе высказаться передъ портовымъ управленіемъ за увеличеніе размѣра платы за пользованіе поставленными ими сваями, представляя при томъ нѣкоторыя данныя о расходахъ содержанія причальныхъ свай.

Препровождая при семъ поступившія въ сію Коммисію прошенія, Торговая Коммисія покорно проситъ Рижскій Биржевой Комитетъ не отказать въ сообщеніи своихъ соображеній по возбужденному вопросу и своего заключенія къ исчисленнымъ просителями расходамъ на содержаніе свай.“

Рижскій Биржевой Комитетъ отношеніемъ своимъ отъ 11 мая 1902 г. отвѣтилъ Рижской Торговой Коммисіи:

„Вслѣдствіе отношенія отъ 22 апрѣля с. г. за № 1218 Рижскій Биржевой Комитетъ, возвращая 2 заявленія владѣльцевъ и арендаторовъ береговыхъ участковъ, имѣетъ честь сообщить, что согласно съ заключеніемъ Делегации Комитета по лѣсному торгу Биржевой Комитетъ не встрѣчаетъ препятствія къ увеличенію размѣра платы за причаль илотовъ въ испрошенныхъ владѣльцами и арендаторами береговъ размѣрахъ, т. е. по  $1\frac{5}{8}$  коп съ балки, мурлаты и бруса и по  $\frac{5}{8}$  коп. съ шпилера.

Вмѣстѣ съ симъ Комитетъ считаетъ нужнымъ повторить свою просьбу объ увеличеніи времени бесплатной стоянки плотовъ съ 6 часовъ на 48 часовъ.

Въ заключеніи Комитетъ не можетъ не указать, что положеніе владѣльцевъ и арендаторовъ береговыхъ участковъ не можетъ быть столь затруднительно, какъ это указывается просителями. Это подтверждается тѣмъ обстоятельствомъ, что не смотря на то, что сборъ за причалъ не былъ увеличенъ въ прошломъ году, арендаторы охотно нынѣ соглашаются уплачивать значительно возвышенныя арендныя деньги. Такъ напримѣръ арендаторомъ береговыхъ участковъ на Газенгольмѣ въ прошломъ году уплачено было 2000 руб., между тѣмъ какъ нынѣшній арендаторъ уплачиваетъ Городскому Управленію 5500 руб.“

3 декабря дѣло это разсматривалось Рижскимъ Присутствіемъ по портовымъ дѣламъ. Представитель купечества г. Реше очень подробно высказался за продленіе срока бесплатнаго причала съ 6 до 24 часовъ и привелъ при этомъ слѣдующія соображенія:

Бесплатный срокъ причала по крайней мѣрѣ на 24 часа является необходимо желательнымъ, потому что 6 часовой такъ коротокъ, что онъ не можетъ быть полезенъ ни въ какомъ отношеніи. Когда, напр. очень бурная погода вынуждаетъ къ временному, переходящему причалу плотовъ къ сваямъ, едва ли можно ожидать что въ теченіи 6 часовъ буря уляжется. Въ особенности же страдаютъ отъ лишь 6 часового бесплатнаго причала владѣльцы плотовъ, которые вообще не оставляютъ своего товара выше мостовъ, а спускаютъ его сквозъ мосты прямо внизъ. По-мимо того, что въ подобномъ случаѣ, вслѣдствіе болѣе значительнаго при сѣверномъ вѣтрѣ волненія на рѣкѣ ниже понтоннаго моста, плотовщики часто принуждены остановиться выше его, уже одинъ счетъ отдѣльныхъ балокъ на прибывающихъ всегда цѣлыми партіями плотахъ для расчета съ якорщиками и приготовленіе плотовъ къ пропуску черезъ мостъ требуютъ такъ много времени, что фактически невозможно успѣть въ 6 часовъ. Дальнѣйшая задержка предназначенныхъ къ пропуску черезъ понтонный мостъ плотовъ происходитъ отъ того, что ихъ останавливаютъ стоящіе у моста чины рѣчной полиціи до предъявленія свидѣтельства, выданнаго артелю якорщиковъ и засвидѣтельствованнаго надзирателемъ рѣчной полиціи, живущимъ въ Юнгферигофѣ, что къ пропуску ихъ не имѣется препятствій. Вся эта процедура требуетъ гораздо болѣе 6 часовъ и можетъ служить причиной, что задержанные такимъ путемъ лѣсные матеріалы попадутъ въ случайно образующійся у мостовъ заломъ. Разрѣшеніе достаточно продолжительнаго срока бесплатнаго причала, — а таковой былъ бы 24 часовой — служило бы побужденіемъ къ возможно быстрому дальнѣйшему спуску плотовъ, между тѣмъ какъ 6 часовой срокъ, въ который никто не можетъ быть готовъ, долженъ напротивъ имѣть своимъ

послѣдствіемъ, что плоты, остановившіеся на неподходящихъ мѣстахъ, должны служить временными причалами, остаются на нихъ, въ виду того, что все равно за нихъ приходится заплатить за весь сезонъ, гораздо дольше, уже ради того, чтобы сберечь расходъ по уплатѣ полной таксы за продолжительный причалъ на другихъ мѣстахъ, гдѣ свободное движеніе плотовъ внутри лѣсной гавани не затруднено и возможно рациональное использование водной поверхности названной гавани.

При голосованіи предложеніе г. Реше было поддержано председателемъ Биржевого Комитета, городскимъ головою и вторымъ представителемъ купечества. Но большинство членовъ высказалось противъ него и за сохраненіе прежнихъ постановленій. Противъ возвышенія существующей платы за причалъ былъ Начальникъ работъ въ портѣ, дѣйств. ст. сов. Константиновъ, который привелъ различныя данныя, въ доказательство того, что лѣсная торговля, сравнительно съ прежними годами, испытала чрезвычайное обремененіе. Черезъ повышеніе въ 1898 г. таксы сборовъ за пріемъ, спускъ и прикрѣпленіе плотовъ новой артелью якорщиковъ лѣсная торговля обложена приблизительно на 100,000 руб., новый попудный сборъ увеличилъ прежній размѣръ портовыхъ сборовъ на 180,000 руб. Такъ какъ за возвышеніе платы за причалъ никто не высказался, то присутствіе по портовымъ дѣламъ рѣшило ходатайство объ ея возвышеніи отклонить. Оставлены въ силѣ прежнія ставки въ  $1\frac{1}{4}$  коп. за балки, мурлаты и брусья и въ  $\frac{1}{2}$  коп. за слиперы.

#### б. Выдача ссудъ подъ лѣсные грузы на основаніи закона 7 іюня 1899 г.

Хлѣботорговое Отдѣленіе Отдѣла Торговли Министерства Финансовъ 19 марта 1902 г. за № 1728 обратилось въ Рижскій Биржевой Комитетъ съ слѣдующимъ предложеніемъ:

„Въ настоящее время въ Министерствѣ Финансовъ возбужденъ вопросъ о разрѣшеніи желѣзнымъ дорогамъ выдачи ссудъ подъ лѣсные грузы на основаніи закона 7 іюня 1899 года.

Въ виду сего, для Отдѣла Торговли требуется собрать слѣдующія свѣдѣнія:

1) какіе существуютъ въ торговлѣ главнѣйшіе сорта лѣсныхъ матеріаловъ, имѣющихъ крупный массовый оборотъ;

2) можно ли ожидать того, чтобы многочисленность и разнообразіе лѣсныхъ сортиментовъ затрудняли выдачу подъ нихъ ссудъ начальниками станцій, которые, вообще говоря, мало знакомы съ условіями лѣсной торговли;

3) въ какой мѣрѣ цѣны на лѣсъ, перевозимый по желѣзнымъ дорогамъ, подвержены колебаніямъ и насколько, въ зависимости отъ



этого, представляется рискованною ссудная операція съ такимъ товаромъ ;

4) представляютъ ли какія либо затрудненія надзоръ за сохранностью заложенныхъ лѣсныхъ товаровъ и учетъ запаса этихъ товаровъ, при частичномъ погашеніи ссудъ ;

5) существующія условія кредита подъ лѣсные товары : какими банками преимущественно производится выдача ссудъ и на какихъ главныхъ условіяхъ.

Увѣдомляя о семъ, Отдѣлъ Торговли покорнѣйше проситъ Биржевой Комитетъ сообщить свои соображенія какъ по вышеуказаннымъ вопросамъ, такъ и вообще о томъ, какое, по мнѣнію Комитета, могло бы имѣть значеніе для торговли лѣсомъ открытіе ссудной операціи на желѣзныхъ дорогахъ съ этимъ товаромъ. Отзывъ Комитета по настоящему предмету желательно было бы получить въ возможно непродолжительномъ времени.“

Согласно донесенію своей делегаціи по лѣсному торгу Рижскій Биржевой Комитетъ 18 апрѣля 1902 г. за № 432 представилъ Отдѣлу Торговли Министерства Финансовъ слѣдующее заключеніе :

„1) Главнѣйшіе сорта лѣсныхъ матеріаловъ, имѣющіе въ торговлѣ крупный массовый оборотъ — это балки, брусья, доски, планки, слеперы и дрова на топливо ;

2) выдачу ссудъ подъ лѣсные товары начальниками станцій Биржевой Комитетъ считаетъ совершенно невозможной, въ виду того, что для оцѣнки лѣсныхъ товаровъ требуется особое знаніе дѣла, встрѣчающееся рѣдко и лишь у спеціалистовъ, много лѣтъ занимавшихся лѣснымъ дѣломъ ; это знаніе едва ли можетъ быть пріобрѣтено желѣзнодорожными служащими ; даже банкамъ бываетъ часто трудно найти компетентныхъ лицъ : къ тому же знанія по различнымъ спеціальностямъ рѣдко соединяются въ одномъ лицѣ и для отдѣльныхъ лѣсныхъ сортовъ требуются отдѣльные таксаторы.

3) Колебанія въ цѣнахъ на лѣсной матеріалъ чрезвычайно велики и составляютъ часто въ совсѣмъ короткій промежутокъ времени отъ 20 до 30% ; этимъ крайне затрудняется выдача ссудъ подъ лѣсной товаръ, такъ что многіе банки вообще отказываютъ въ выдачѣ ссудъ подъ лѣсные товары, другіе же выдаютъ ихъ только извѣстнымъ имъ и пользующимся ихъ довѣріемъ лѣсовладѣльцамъ, которые совершенно независимо отъ цѣнности товаровъ представляютъ имъ обезпеченіе своей личностью. Независимо отъ колебаній въ цѣнахъ обусловливаемыхъ міровымъ рынкомъ, цѣна лѣсныхъ товаровъ еще потому подвержена сильнымъ измѣненіямъ, что при продолжительной складкѣ лѣсные товары легко подвергаются порчѣ и тѣмъ много теряютъ въ цѣнѣ ; при томъ же цѣны на лѣсной товаръ совершенно различны въ мѣстѣ отиравленія и въ мѣстѣ назначенія, то есть въ экспортной гавани, такъ что будетъ затруднительно установить на мѣстѣ выдачи

ссуды вѣрное опредѣленіе допустительнаго размѣра таковой, т. е. соотношеніе ссуды къ цѣнѣ товара.

4) Вслѣдствіе своего большого объема, опасности въ пожарномъ отношеніи и трудности охраны его отъ порчи и расхищенія, лѣсъ представляетъ собою грузъ совершенно не подходящий для продолжительной складки у станцій, которыя большею частью не будутъ имѣть ни подходящаго и достаточнаго мѣста для складки, ни людей для его охраны. Частное погашеніе ссудъ и выдача по частямъ заложенаго лѣса представляется, въ виду вышеуказанной трудности оцѣнки лѣсныхъ товаровъ, совершенно невозможной.

5) Условія кредита подъ лѣсные товары, вслѣдствіе плохихъ результатовъ испытанныхъ въ этомъ отношеніи банками крайне неблагоприятны; скорая порча лѣса, трудность его оцѣнки, сильныя колебанія въ цѣнахъ, которымъ подвержены лѣсные товары, въ особенности же отношеніе страховыхъ обществъ, которыя принимаютъ страховку неохотно, часто совсѣмъ отказываются его страховать, при благоприятномъ условіи страхуютъ лишь въ размѣрѣ части его стоимости и требуютъ при этомъ еще особыхъ мѣръ предосторожности — сдѣлали банки особенно осторожными при выдачѣ ссудъ подъ лѣсные товары, такъ что они, какъ выше сказано, или совсѣмъ не выдаютъ ссудъ подъ лѣсъ или только знакомымъ фирмамъ.

Въ заключеніе Биржевой Комитетъ не можетъ не указать на то обстоятельство, что предполагаемый способъ выдачи ссудъ подъ лѣсные товары на желѣзнодорожныхъ станціяхъ долженъ имѣть вредное вліяніе на всю вообще лѣсную торговлю и ея характеръ. Между тѣмъ какъ теперь лѣсные товары приходятъ въ экспортную гавань большею частью уже проданными въ руки ограниченаго числа солидныхъ экспортныхъ фирмъ, возможность получить ссуды подъ маленькія партіи лѣса уже на самыхъ желѣзнодорожныхъ станціяхъ породила бы большое число перекупщиковъ и посредниковъ, черезъ что сильно увеличились бы цѣны на лѣсъ и внесенъ былъ бы въ сравнительно солидную въ настоящее время лѣсную торговлю — характеръ ненадежной спекуляціи.

Въ виду изложеннаго Рижскій Биржевой Комитетъ считаетъ своимъ долгомъ высказаться безусловно противъ разрѣшенія желѣзнымъ дорогамъ выдачи ссудъ подъ лѣсные грузы“.

О судьбѣ самого проекта Рижскій Биржевой Комитетъ дальнѣйшихъ свѣдѣній не имѣетъ.

## 72. Торговля хлѣбомъ, сѣменами и выжимками.

а. Задержки въ перевозкѣ хлѣбныхъ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ.

Задержки въ доставкѣ хлѣбныхъ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ въ Ригу уже въ теченіи цѣлаго ряда лѣтъ стали вполне обычнымъ явленіемъ,

среди другихъ недостатковъ наиболѣе вредно отражающихся на хлѣбной торговлѣ и побуждаютъ все снова Биржевой Комитетъ къ заступничеству за интересы хлѣбной торговли. Такъ Биржевой Комитетъ, вслѣдствіе настоятельныхъ жалобъ Рижскихъ хлѣботорговцевъ, счелъ себя вынужденнымъ, въ октябрѣ 1902 г. опять обратиться по телеграфу къ Министру Путей Сообщенія съ ходатайствомъ объ установленіи надлежащихъ мѣръ къ ускоренію доставки хлѣбныхъ грузовъ, въ особенности по юго-восточнымъ и Рязанско-Уральской желѣзнымъ дорогамъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ Комитетъ просилъ также Министра Финансовъ объ оказаніи содѣйствія сему ходатайству.

Вслѣдствіе сего телеграфнаго ходатайства Правленіе юго-восточныхъ желѣзныхъ дорогъ телеграммою отъ 15 октября увѣдомило Биржевой Комитетъ, что имъ приняты всѣ мѣры для усиленія вывоза залежей и улучшенія условій храненія ввезеннаго на станцію хлѣба.

Дѣйствительно произошло нѣкоторое, хотя къ сожалѣнію, лишь мимоходное улучшеніе въ доставкѣ грузовъ.

#### б. Обзоръ состоянія международного хлѣбнаго рынка.

Какъ и въ предыдущемъ году (см. Торговой Архивъ изд. 1902 г. стр. 225) Отдѣлъ Торговли Министерства Финансовъ предложеніемъ отъ 19 іюня за № 3861 затребовалъ и въ 1902 г. отъ Биржевого Комитета разныя свѣдѣнія для доклада Министру Финансовъ о состояніи международного хлѣбнаго рынка, о вѣроятныхъ условіяхъ снабженія его хлѣбомъ изъ разныхъ хлѣбородныхъ странъ и о предстоящемъ участіи Россіи въ міровыхъ оборотахъ хлѣбомъ. Свѣдѣнія эти заключались въ слѣдующемъ:

1) предварительныя свѣдѣнія о сборѣ главнѣйшихъ хлѣбовъ (пшеницы, ржи, ячменя и овса) въ районѣ, тяготеющему къ Рижскому порту, хотя-бы и безъ цифровыхъ данныхъ, а лишь въ видѣ качественной оцѣнки урожая текущаго года, сравнительно съ итогами его въ прошломъ году;

2) запасы хлѣбовъ въ Ригѣ и въ болѣе значительныхъ пунктахъ закупки хлѣба для Рижскаго порта къ 1 августа с. г. сравнительно съ предшествующимъ годомъ, и вѣроятное предложеніе зерна на рынокъ, и

3) пастроеніе Рижскаго хлѣбнаго рынка (относя сюда и весь тяготеющій къ нему районъ), ожидаемое движеніе хлѣбныхъ цѣнъ и всѣ другія условія — хозяйственныя и торговыя — могущія вліять на ходъ экспорта и на его размѣры.

Выборъ, группировка и оцѣнка этихъ послѣднихъ свѣдѣній вполне предоставлялись усмотрѣнію Биржевого Комитета; для Отдѣла важно имѣть лишь указанія относительно того, какъ учитываются



компетентными кругами Рижскаго хлѣботорговаго купечества всѣ главнѣйшіе факторы, опредѣляющіе участіе Россіи на международномъ хлѣбномъ рынкѣ и ея валовую выручку отъ продажи хлѣба за границу въ предстоящемъ сельско-хозяйственномъ году.

На основаніи отзыва делегаціи своей по хлѣбной торговлѣ Биржевой Комитетъ 6 сентября 1902 г. за № 1189 донесъ:

„Ходъ русской хлѣбной торговли въ минувшей кампаніи не могъ вызвать общаго всесторонняго удовлетворенія, такъ какъ участіе въ ней различныхъ раіоновъ Россіи было весьма неравномѣрно. Въ юго-западныхъ, южныхъ и юго-восточныхъ частяхъ имперіи урожай былъ обильный и черноморскіе порты располагали для вывоза большимъ количествомъ хлѣбныхъ товаровъ. Сбыту сего хлѣба способствовали хорошій спросъ въ странахъ потребленія и отчасти существенно уменьшенная вслѣдствіе испортившагося урожая кукурузы вывозу - способность самой опасной соперницы на международномъ рынкѣ — Сѣверной Америки. Иначе сложилась торговля хлѣбомъ въ балтійскихъ портахъ. Ихъ раіоны производства въ центральной и восточной Россіи имѣли лишь частью удовлетворительные урожаи, выручки которыхъ должны были отчасти покрывать потребности мѣстностей Имперіи, постигнутыхъ педородомъ, такъ что для вывоза имѣлось лишь сравнительно небольшое количество хлѣба. Особенно чувствительный недостатокъ оказался въ овсѣ. Цѣна овса въ прошлую осень поднималась скачками и достигла небывалой съ давнихъ поръ высоты, на которой продержалась всю весну до самаго лѣта до тѣхъ поръ, пока близость поваго урожая не вызвала ослабленія и понизила цѣну. Состояніе цѣнъ на рожь и пшеницу на международномъ рынкѣ въ продолженіи всей минувшей кампаніи было нормальное и не подвергалось сильнымъ колебаніямъ.

Предварительныя условія нынѣшняго урожая въ Россіи уже съ начала весны были благоприятны. Озимые посѣвы хорошо перенесли зиму и посѣвъ яровыхъ хлѣбовъ состоялся довольно успѣшно. На югѣ Россіи посѣвы преуспѣвали на столько, что уже въ маѣ мѣсяцѣ хорошій урожай представился обезпеченнымъ; къ концу іюня тоже самое можно было сказать о центральныхъ и восточныхъ частяхъ Россіи. Въ западныхъ и прибалтійскихъ губерніяхъ вслѣдствіе холодной погоды посѣвы отстали ростомъ и безпрестанные дожди не дали хлѣбу дозрѣвать, такъ что урожай ржи даже теперь еще не конченъ, а къ уборкѣ яровыхъ хлѣбовъ даже еще не приступлено. Отъ подобныхъ атмосферныхъ вліяній пострадали и другія части Имперіи; но тамъ послѣдствія не были столь пагубны, такъ какъ при наступленіи дождей уборка хлѣба большею частью уже была кончена. Лишь урожай яровыхъ хлѣбовъ въ средней и сѣверо-западной Россіи пострадалъ отъ того въ качествѣ своемъ. Въ общемъ нынѣшній урожай

въ Россіи, по крайней мѣрѣ по отношенію къ качеству, весьма хорошій и значительно превосходитъ прошлогодній.

Что касается до видовъ на урожаи въ иностранныхъ государствахъ, то въ главномъ конкурентѣ нашемъ по части вывоза хлѣбовъ, въ Сѣверной Америкѣ, виды существенно измѣнились въ сравненіи съ прошлымъ годомъ. Урожай кукурузы въ 1901 г. не удался, нынѣшній будетъ средній; урожай пшеницы въ 1901 г. былъ блестящій, нынѣшній въ лучшемъ случаѣ будетъ посредственный. Въ Аргентинѣ и Индіи, урожаи которыхъ сильно колеблются и не поддаются точному контролю, ожидаютъ средняго урожая, между тѣмъ какъ важныя по вывозу страны Венгрія и Румыніи будутъ имѣть хорошіе урожаи и довольно значительные излишки для вывоза.

Европейскія страны требующія привоза хлѣба въ первой половинѣ лѣта дали надежды на хорошій урожай, но послѣднія сильно ослабили во второй половинѣ, вслѣдствіе неблагоприятныхъ условій погоды. Въ количественномъ отношеніи урожаи, въ особенности Германіи, будутъ превосходить слабые урожаи прошлаго года, но едва-ли они доставятъ болѣе чѣмъ средніе результаты. Въ качественномъ же отношеніи урожаи безъ сомнѣнія во многихъ мѣстахъ будутъ довольно неудовлетворительны; кромѣ того они повсюду болѣе или менѣе запоздали. Это обстоятельство въ послѣднія недѣли вызвало оживленный спросъ на наличный товаръ и дало нашей Имперіи, которая уже могла доставлять на рынокъ свѣжій товаръ, возможность весьма успѣшно открыть новую компанію.

Снабженіе въ предстоящей кампаніи международнаго рынка хлѣбомъ, по результатамъ урожаявъ, является вполне обезпеченнымъ. Вѣроятно количество даже будетъ покрывать потребность съ избыткомъ. Но такъ какъ предполагаютъ, что обычный запасъ отъ предыдущаго года въ текущемъ году меньшій чѣмъ въ прежніе годы, то этимъ обстоятельствомъ уравновѣсится могущій оказаться въ этомъ году избытокъ.

За нашей Имперіей и въ новой компаніи безъ сомнѣнія остается ея значеніе одного изъ важнѣйшихъ факторовъ въ снабженіи міра съ хлѣбомъ. Сѣверная Америка въ предстоящей кампаніи не будетъ въ состояніи вывозить столько хлѣба, какъ въ прошлый, а покрывать эту убыль придется Россіи и придунайскимъ государствамъ. Вывозъ кукурузы изъ Россіи будетъ меньше прошлогодняго, такъ какъ въ новой кампаніи выступитъ опять Сѣверная Америка съ нормальнымъ урожаемъ кукурузы, но за то вывозъ овса изъ Россіи достигнетъ вѣроятно опять прежнихъ размѣровъ и вознаградитъ ея за убыль въ вывозѣ кукурузы. Можно ожидать, что Россія вполне будетъ удовлетворять всѣмъ потребностямъ и что русскій хлѣбъ, не говоря о количествѣ, и въ качественномъ отношеніи будетъ играть особенно выдающуюся роль на европейскихъ рынкахъ. Въ странахъ потребленія

хлѣба большею частью будутъ безъ сомнѣнія не надлежащаго качества, такъ что для улучшенія ихъ потребуется примѣси сухого товара чужого происхожденія. Рано убранные русскіе хлѣба, въ особенности озимые, большею частью отличнаго качества и спросъ на таковыя для означенной цѣли будетъ навѣрное оживленный.

О состояніи цѣнъ въ предстоящей компаніи судить пока трудно. Въ 1901/02 г. цѣны на пшеницу оставались сравнительно низкими, цѣны-же на рожь были относительно выше, но ни тѣ ни другія были выходящими изъ нормы. Цѣны-же на овесъ въ послѣднемъ году достигли высоты, каковая наблюдалась со временъ рускотурецкой войны только разъ и то лишь на короткое время при вступленіи въ силу запрещенія вывоза хлѣбовъ въ 1891 г.

Можно предполагать, что цѣны на пшеницу не ухудшатся значительно; дѣла съ пшеницею вѣроятно произойдутъ довольно спокойно безъ особыхъ колебаній цѣнъ. Но цѣны на рожь едва-ли будутъ держаться болѣе продолжительное время на прошлогоднемъ уровнѣ, такъ какъ въ южныхъ вывозныхъ портахъ уже въ теченіе лѣта замѣтно было стремленіе къ продажѣ и совершались довольно значительныя сдѣлки на осень по дешевымъ цѣнамъ. Вслѣдствіе замедленія, какъ выше уже сказано, въ уборкѣ урожая въ западной, центральной и сѣверной Европѣ въ послѣднее время сильный спросъ на наличный и близкій товаръ значительно поднялъ цѣны, но таковое поднятіе цѣнъ можно считать лишь явленіемъ проходящимъ. Съ момента поступленія на рынокъ большихъ количествъ ржи можно ожидать скорѣе пониженія цѣнъ на этотъ товаръ, чѣмъ противнаго. Цѣны на овесъ безъ всякаго сомнѣнія будутъ существенно ниже прошлогоднихъ. Уже теперь цѣна понизилась на 30 коп. за пудъ противъ высшаго размѣра весною и съ увеличеніемъ подвоза цѣны неизбѣжно еще понизятся. За границу покупатели, въ ожиданіи сильнаго предложенія какъ русскаго, такъ и американскаго овса довольно сдержаны. Тоже самое можно сказать и относительно ячменя; именно въ настоящее время замѣтно оживленное предложеніе съ юга при падающихъ цѣнахъ.

Запасовъ хлѣба прежняго урожая на 1 августа въ Ригѣ не имѣлось. Потребности мѣстныхъ мукомоловъ и потребителей овса въ послѣднихъ недѣляхъ іюля покрывались лишь съ трудомъ и по чрезвычайно высокимъ цѣнамъ.“

#### в. Антверпенскіе нападки на русскую хлѣбную торговлю.

При предложеніи отъ 24 іюля 1902 г. за № 4622 Отдѣлъ Торговли Министерства Финансовъ сообщилъ Биржевому Комитету на его



заключеніе выписку изъ донесенія Россійскаго консула въ Антверпенѣ, сущность котораго заключалась въ слѣдующемъ :

1) Въ русскихъ портахъ Чернаго моря остается мало солидныхъ торговыхъ домовъ, которые спеціально занимались-бы экспортомъ хлѣба. Торговля этимъ продуктомъ въ настоящее время находится преимущественно въ рукахъ мелкихъ скупщиковъ (евреевъ), которые ухудшили дѣло тѣмъ, что ввели въ эту отрасль торговли систему спекуляціи, вслѣдствіе чего торговля, превышая ихъ оборотныя средства, утратила характеръ солидности. Допущенныя этими мелкими спекулянтами неправильности при погрузкѣ зерна, равно какъ и неисполненіе поставленныхъ противъ нихъ рѣшеній арбитражныхъ коммисій, колебали въ нашемъ городѣ довѣріе къ отправкамъ изъ русскихъ портовъ. Послѣдствіемъ сего явилось то, что потребность въ зернѣ, которая въ прежнее время покрывалась предложеніемъ русскаго зерна, въ настоящее время покрывается хлѣбомъ привозимымъ изъ другихъ странъ.

2) Въ теченіи послѣднихъ пяти — шести лѣтъ качество иностраннаго зерна, въ особенности американскаго, въ значительной степени улучшилось, благодаря быстрымъ успѣхамъ въ области земледѣлія, а также болѣе тщательной очисткѣ со стороны производителей, тогда какъ въ Россіи можно отмѣтить лишь весьма небольшіе успѣхи въ этомъ направленіи. Статистика сбора хлѣбовъ въ главнѣйшихъ странахъ доказываетъ, что въ дѣйствительности сборъ хлѣбовъ съ гектара представляется наименьшимъ именно въ Россіи. Однимъ изъ главнѣйшихъ условій упорядоченія настоящаго положенія вещей является необходимость для русскаго земледѣльца болѣе тщательной обработки своихъ земель и болѣе аккуратной очистки зерна. Чтобы побудить къ этому земледѣльца необходимо оставлять одни и тѣ-же земли въ пользованіи одного и того-же лица возможно большее число лѣтъ. Крестьянинъ, обрабатывающій землю одинъ, два или даже три года недостаточно заинтересованъ въ томъ, чтобы ее удобрять и вообще проявлять по отношенію къ ней ту заботливость, которую требуетъ современная агрономическая наука. Онъ извлекаетъ изъ земли все, что возможно и ни мало не озабоченъ истощеніемъ этихъ земель. Слѣдующіе-же за нимъ земледѣльцы должны выносить всѣ пагубныя послѣдствія такого образа дѣйствія. Относительное плодородіе (урожайность) нѣмецкихъ колоній въ Крыму и въ другихъ южно-русскихъ губерніяхъ, равно такъ и высокое качество ихъ хлѣбовъ доказываетъ, что трудъ русскаго землевладѣльца неравномѣренъ. Онъ не считается съ прогрессомъ культуры земли въ другихъ конкурирующихъ странахъ и поэтому не въ состояніи за нимъ слѣдить и улучшать свои урожаи.

3) Банкирскія конторы, оперирующія въ портахъ Чернаго моря, оказываютъ слишкомъ легкій кредитъ мѣстнымъ мелкимъ торговцамъ

(евреямъ), между тѣмъ какъ онѣ выказываютъ извѣстную, трудно объяснимую сдержанность по отношенію къ большимъ иностраннымъ торговымъ домамъ, имѣющимъ въ Россіи свои отдѣленія или агентовъ.

Если-бы Императорское Русское правительство могло оказать въ этомъ направленіи извѣстное вліяніе на большія банкирскія конторы, то оно тѣмъ самымъ оказало-бы большую услугу экспортной торговлѣ и, наряду, съ этимъ, понудило-бы иностранные торговые дома вновь завязать съ Россіей старинныя хорошія торговые отношенія, которыя они должны были прекратить за послѣдніе года. Отдѣленія Государственнаго Банка до сихъ поръ не уполномочены выдавать ссуды подъ хлѣбные грузы, отправляемые по желѣзнымъ дорогамъ или сложенные въ портахъ; постановленія разрѣшающія имъ производить таковыя операціи на широкихъ началахъ, оказали-бы несомнѣнно большую услугу вывозной хлѣбной торговлѣ, въ особенности при условіи предоставленія иностраннымъ торговымъ домамъ, производящимъ операціи въ Россіи, права пользованія этимъ видомъ кредита.

4) Если введеніе сортировки по категоріямъ хлѣбовъ, предназначенныхъ къ экспорту, и контроля надъ качествомъ и количествомъ зерна при его погрузкѣ на пароходъ представлялось-бы невозможнымъ осуществить въ Россіи въ такой совершенной формѣ, какъ это существуетъ въ портахъ Сѣверо-Американскихъ Штатовъ, то слѣдовало-бы всетаки выяснить, нельзя-ли установить въ Россіи, хотя-бы нѣкоторый, контроль со стороны Правительства. Нѣтъ надобности въ томъ, чтобы контроль этотъ былъ осуществляемъ правительственными органами, достаточно будетъ, если Правительство уполномочитъ торговые палаты или членовъ биржевыхъ комитетовъ въ портовыхъ городахъ, экспортирующихъ хлѣбные грузы, отъ себя установить подобный надзоръ на основаніи обязательно вынимаемыхъ пробъ; при этомъ условіи иностранный покупатель, благодаря посредничеству торговыхъ палатъ и биржевыхъ комитетовъ могъ-бы имѣть извѣстную гарантію въ томъ, что отправляемый товаръ дѣйствительно соответствуетъ той пробѣ, на основаніи которой онъ былъ купленъ. Такъ какъ существующіе въ Антверпенѣ и другихъ импортирующихъ зерно портахъ арбитражные суды констатируютъ, по прибытіи груза, его недостатки и сличаютъ его съ образцами, то спрашивается, почему подобная арбитражная камера, учрежденная въ русскомъ портѣ, не могла-бы констатировать тѣ-же недостатки зерна на мѣстахъ еще до погрузки товара на пароходы и тѣмъ предупреждать ущербъ и рискъ, могущіе произойти для покупателей отъ подобной оцѣнки по прибытіи груза въ портъ назначенія.

Но вышеописанный контроль могъ бы оказать услуги лишь въ случаѣ обязательности его при всякой экспортной сдѣлкѣ и при условіи представленія образца мѣстной портовой арбитражной камерѣ съ тѣмъ,

чтобы образец этотъ служилъ типомъ данной партіи въ моментъ ея погрузки.

Инициатива Правительства была-бы очень желательна при возникновеніи и началѣ дѣйствія подобныхъ арбитражныхъ камеръ для придачи ихъ дѣятельности характера обязательности: но разъ подобныя учрежденія возникнутъ, слѣдовало-бы имъ предоставить широкую свободу дѣйствій: Правительство при этомъ могло-бы ограничиться лишь извѣстнымъ надъ ними контролемъ. Осуществленіе подобнаго проекта, даже по типу нынѣ дѣйствующихъ въ Антверпенѣ и другихъ крупныхъ портахъ арбитражныхъ камеръ, казалось-бы, не можетъ представить затрудненій. Нѣчто подобное существуетъ уже въ Либавскомъ портѣ. Устройство такого надзора въ Либавѣ имѣетъ однако тотъ недостатокъ, что контроль въ этомъ городѣ не обязателенъ для всѣхъ отправокъ зернового хлѣба.

Вернувшись наконецъ къ разсмотрѣнному уже прежде предложенію торговаго дома С. С. А., г. консулъ, въ виду константированнаго недостатка въ Россіи крупныхъ солидныхъ торговыхъ фирмъ, занимающихся экспортомъ зерна, полагаетъ, что районъ Сибирской желѣзной дороги, располагающій громадными количествами хлѣба, какъ-бы предназначенъ для того, чтобы отчасти восполнить этотъ недостатокъ или по крайней мѣрѣ положить начало нѣкоторой компенсаціи въ этомъ направленіи. Русское Правительство обладаетъ всѣми средствами для оживленія и развитія русскаго хлѣбнаго экспорта въ Антверпенъ какъ съ Сибирской желѣзной дороги, такъ и изъ другихъ мѣстъ; оно могло-бы учредить въ Антверпенѣ агентство или поручить веденіе сего дѣла одному изъ крупнѣйшихъ торговыхъ домовъ Антверпена и создать такимъ образомъ новый правильный порядокъ вещей, который при своемъ постепенномъ развитіи заставилъ-бы мѣстныхъ потребителей привыкнуть къ качеству русскаго хлѣба. Что касается до выбора Антверпенскаго торговаго дома, то слѣдовало бы отдать предпочтеніе фирмѣ, имѣющей кліентуру среди потребителей какъ мѣстныхъ, такъ и находящихся въ мѣстности тяготящей къ Антверпену. Подобная фирма могла-бы вновь ввести употребленіе русскихъ хлѣбовъ въ Бельгіи и увеличить его своимъ вліяніемъ и тѣмъ кредитомъ, который она въ состояніи оказывать своимъ кліентамъ. Большинство Антверпенскихъ импортныхъ фирмъ перепродаетъ получаемые ими хлѣба на биржѣ черезъ мѣстныхъ маклеровъ; имѣя такимъ образомъ дѣло лишь съ этими послѣдними, большинство фирмъ не въ состояніи оказывать вліянія на потребителя т. е. на того именно, который собственно и долженъ привыкнуть къ русскому хлѣбу. Безъ сомнѣнія среди крупныхъ фирмъ нашлись-бы такія, которыя, съ большимъ удовольствіемъ принявши подобную агентуру Сибирской желѣзной дороги и готовые дать задатокъ 90 и 100 % на будущія поставки, представили-бы всѣ гарантіи пазванной желѣзной дорогѣ. Огъ, консулъ,



тврдо убѣжденъ, что при надлежащемъ воздѣйствіи русскаго правительства въ этомъ направленіи, ему удалось-бы въ непродолжительномъ времени оживить торговыя сношенія Россіи съ Антверпеномъ и что первыя попытки въ этомъ отношеніи установили-бы въ послѣдствіи довѣріе къ русскому экспорту, которое въ настоящее время сильно пошатнулось.

На основаніи отзыва своей делегаціи по хлѣбной торговлѣ Биржевой Комитетъ 3 сентября за № 1168 донесъ Отдѣлу торговли о слѣдующемъ :

„Въ пунктѣ 1 своего донесенія г. консулъ утверждаетъ, что въ русскихъ портахъ Чернаго моря остается лишь мало солидныхъ торговыхъ домовъ, занимающихся экспортомъ хлѣба, и что въ Антверпенѣ довѣріе къ отправкамъ изъ русскихъ портовъ сильно пошатнулось, такъ что потребность въ зернѣ, которая до сихъ поръ покрывалась предложеніемъ русскаго зерна, въ настоящее время покрывается привозимымъ изъ другихъ странъ хлѣбомъ. Справедливость этого мнѣнія, основывающагося очевидно на сдѣланныхъ русскому консулу Антверпенскими импортерами сообщеніяхъ, не подтверждается никакими статистическими доказательствами, вслѣдствіе чего Биржевой Комитетъ полагаетъ, что до тѣхъ поръ, пока въ черноморскихъ портахъ имѣются солидные торговые дома, существованіе конхъ, хотя и въ незначительномъ количествѣ, признается русскимъ консуломъ, Антверпенскіе импортеры не имѣютъ никакой надобности входить въ торговыя сношенія съ мелкими еврейскими скупщиками. Вѣроятно, послѣдніе продаютъ по болѣе дешевымъ цѣнамъ, чѣмъ солидныя фирмы и импортеры въ Антверпенѣ поэтому предпочитаютъ имѣть дѣло съ мелкими несолидными торговцами, вмѣсто того чтобы вести торговлю съ болѣе дорогими, но крупными солидными домами. Если затѣмъ дѣло ведется неудовлетворительно мелкими продавцами, то Антверпенскіе импортеры требуютъ отъ русскаго правительства вмѣшательства и помощи, между тѣмъ какъ самое простое и естественное средство для устраненія зла заключается въ томъ, чтобы ничего не покупать отъ несолидныхъ фирмъ. Тогда послѣднія исчезнутъ само собою и ихъ мѣсто займутъ хорошіе солидные дома.

Въ пунктѣ 2 донесенія сравнивается чистота американскаго и русскаго зерна и указываются недостатки послѣдняго въ этомъ отношеніи. По этому поводу Биржевой Комитетъ позволяетъ себѣ указать на то, что упомянутые недостатки, хотя они и не присущи всякому русскому зерну безъ исключенія, въ общемъ однако признаются дѣйствительно существующими. И Русское Правительство и всѣ заинтересованные въ этомъ круги не разъ уже обсуждали вопросъ о томъ, какими путями и средствами можно было-бы устранить эти недостатки, но до сихъ поръ не пришли ни къ какимъ положительнымъ результатамъ. Въ противоположность большинству, имѣющему

обыкновеніе приписывать печистоту русскаго зерна экспортерамъ, консулъ въ Антверпенѣ правильно полагаетъ, что въ разсматриваемыхъ недостаткахъ зерна виноваты производители, которые недостаточно тщательно обрабатываютъ свои земли, для посѣва употребляютъ недостаточно очищенное зерно и наконецъ, прежде чѣмъ отправлять зерно на рынокъ, не подвергаютъ его надлежащей очисткѣ. Обсужденіе предполагаемыхъ въ донесеніи въ связи съ этимъ мѣръ для поднятія сельскаго хозяйства Биржевой Комитетъ считаетъ вопросомъ, выходящимъ за предѣлы его задачъ.

Пунктъ 3 донесенія осуждаетъ операціи банкирскихъ домовъ, занимающихся выдачею ссудъ подъ хлѣбные товары и считаетъ желательнымъ, чтобы Государственный Банкъ былъ уполномоченъ производить эти операціи, при томъ не только съ русскими фирмами, но и съ иностранными торговыми домами, торгующими въ Россіи. Эти соображенія объясняются исключительно недостаточнымъ знакомствомъ съ полномочіями отдѣленій русскаго Государственного Банка, къ операціонной сферѣ коихъ, какъ извѣстно, относится также выдача ссудъ подъ хлѣбъ, и насколько Биржевому Комитету извѣстно, Государственный Банкъ не дѣлаетъ различія между русскими и иностранными фирмами, если послѣднія приобрѣли право торговли въ Россіи.

Въ пунктѣ 4 донесенія говорится объ учрежденіи въ русскихъ экспортныхъ портахъ арбитражныхъ камеръ, которыя, если Биржевой Комитетъ правильно понимаетъ предложенія консула, должны отбирать при погрузкѣ образцы зерна для установленія его тождественности съ образцами, на основаніи которыхъ совершались сдѣлки. Къ сожалѣнію въ донесеніи не выясняется цѣль, съ которою должны отбираться образцы и оцѣниваться погружаемые товары. Если этими операціями имѣется въ виду устанавливать соотвѣтствіе достоинства товара контрактнымъ условіямъ не въ портахъ назначенія, въ которыхъ до сихъ поръ это дѣлалось арбитражными комиссіями, а въ экспортныхъ портахъ, то противъ этого ничего нельзя возразить, напротивъ, погрузчики съ радостью привѣтствовали-бы его осуществленіе и содѣйствовали-бы ему самымъ усерднымъ образомъ. Если-же названное нововведеніе имѣетъ въ виду контроль погрузокъ исключительно съ цѣлью полученія статистическихъ данныхъ о примѣсахъ или о числѣ случаевъ несоотвѣтствія погрузокъ предложеннымъ для сдѣлки образцамъ или же для полученія типическихъ образцовъ погружаемыхъ партій хлѣба, то его нельзя не признать нецѣлесообразнымъ, потому что оно потребовало-бы значительныхъ издержекъ, много времени и тормозило-бы дѣло, не принося практической пользы.

Въ заключительномъ пунктѣ, № 5, своего донесенія Антверпенскій консулъ предлагаетъ, чтобы Русское Правительство для восстановления репутаціи русскаго зерна на Антверпенскомъ рынкѣ основало для продажи спеціально сибирскаго зерна въ Антверпенѣ агентуру,

черезъ посредничество коей она-бы производилась. Предложеніе это страдаетъ неполнотою, такъ какъ не выясняетъ вопроса, на чей счетъ должна производиться продажа или кто будетъ дѣйствовать въ качествѣ продавца. Можно только предполагать, что, по мнѣнію консула, роль эту возьметъ на себя само Русское Правительство. Если это предположеніе справедливо, то, по мнѣнію Комитета, Русское Правительство, если оно пожелаетъ продавать сибирское зерно коммерческимъ образомъ, не будетъ въ состояніи конкурировать съ профессиональными хлѣботорговцами вслѣдствіе труднѣе функционирующаго правительственнаго механизма. Если-же Русское Правительство, съ цѣлью содѣйствовать сбыту сибирскаго зерна въ Антверпенѣ, захотѣло-бы вести торговлю имъ, отказавшись отъ прибыли или, можетъ быть, соглашаясь даже на денежные жертвы, то остальные хлѣбородные раіоны, иными словами, вся Европейская Россія, съ полнымъ правомъ могли-бы видѣть въ этомъ, если не прямой ущербъ, причиняемый ихъ интересамъ, то во всякомъ случаѣ пренебреженіе ими. Наконецъ Биржевой Комитетъ не можетъ не указать на то, что, если-бы серьезно предполагалось учрежденіе официальной агентуры для продажи сибирскаго зерна, то изъ всѣхъ болѣе крупныхъ портовъ сѣверной Европы менѣе всего слѣдовало-бы имѣть въ виду Антверпенъ, такъ какъ извѣстно, что сибирское зерно отправляется въ Антверпенъ въ несравненно меньшемъ количествѣ, чѣмъ напримѣръ въ Лондонъ или Роттердамъ.

#### г. Новыя условія въ контрактахъ, заключаемыхъ по сдѣлкамъ съ Англіею.

Въ отношеніи отъ 20 февраля арбитражный комитетъ Лондонской хлѣбной биржи сообщилъ о постановленіи, впредь включить въ хлѣбные контракты новыя условія, относящіеся до „margins“, „finality“ и „analysis“.

По тщательномъ обсужденіи сего дѣла въ делегаціи по хлѣбной торговлѣ Рижскій Биржевой Комитетъ 26 іюля за № 933 возразилъ, что онъ противъ измѣненій, предполагаемыхъ по отношенію къ „margins“ и „finality“ никакихъ возраженій не имѣетъ, но рѣшительно долженъ простетовать противъ включенія условія, относящагося къ „analysis“. Изъ сего условія вытекаетъ, что тѣ-же запечатанныя пробы могутъ быть два раза для разныхъ цѣлей распечатываемы и употребляемы, а именно сперва для арбитража, а затѣмъ для анализа. Это является вполне недопустимымъ; разъ пробы распечатаны и употреблены для извѣстной цѣли, то онѣ не должны быть употребляемы еще для другой цѣли, такъ какъ онѣ послѣ первой манипуляціи уже болѣе не могутъ быть признаны нетронутыми. При этомъ Биржевой Комитетъ долгомъ своимъ считаетъ



обратить вниманіе на обычный въ Лондонѣ, по неправильный, по его мнѣнію, порядокъ дѣйствія съ пробами, вынимаемыми при выгрузкѣ товара. Когда напр. при выгрузкѣ товара постепенно вынимается 10 пробъ, то таковыя отдѣльно запечатываются и хранятся, между тѣмъ какъ въ коптинептальныхъ портахъ отдѣльныя пробы, по окончаніи выгрузки, смѣшиваются, а затѣмъ уже добытая такимъ путемъ общая проба запечатывается и хранится. Въ случаѣ примѣненія послѣдняго пріема также въ Лондонѣ, возможно было-бы раздѣлить указанную общую пробу на двѣ части, которыя отдѣльно запечатываются и хранятся и изъ которыхъ одна могла-бы служить для арбитража, а другая для анализа.

Секретарь арбитражнаго Комитета на это возразилъ 3 сентября, по порученію комитета, что ни по заявленіямъ продавцовъ, ни по заявленіямъ покупателей не можетъ быть постановлено судебного рѣшенія, безъ того чтобы подвергнуть изслѣдованію по крайней мѣрѣ по одной пробѣ съ 100 кварталовъ и что въ случаѣ принятія предложенія Биржевого Комитета пришлось-бы дважды вынимать пробы, вслѣдствіе чего издержки существенно увеличивались-бы. Съ предложеніемъ смѣшивать пробы, вмѣсто запечатанія ихъ въ отдѣльности, въ одну общую пробу, комитетъ согласиться не можетъ, такъ какъ это противорѣчило-бы обще принятому обычаю, по которому изслѣдованіе отдѣльныхъ пробъ для опредѣленія размѣра разности въ массѣ считается желательнымъ.

#### д. Англійскія жалобы на злоупотребленія въ хлѣбной торговлѣ.

Предложеніемъ отъ 2 августа 1902 г. за № 4798 Отдѣлъ Торговли Министерства Финансовъ просилъ Биржевой Комитетъ о доставленіи ему его заключенія по предложеніямъ, сообщеннымъ почетнымъ секретаремъ арбитражнаго комитета Лондонской хлѣбной биржи, Стеббингомъ, агенту Министерства Финансовъ въ Великобританіи, Татищеву, для устраненія извѣстныхъ злоупотребленій въ торговлѣ русскимъ зерномъ. Злоупотребленія эти, будто-бы, заключаются преимущественно въ томъ, что въ судовыхъ накладныхъ количество зерна, отправляемого изъ Россіи, нерѣдко показывается значительно выше дѣйствительнаго, вслѣдствіе чего англійскіе покупатели, выдавая на основаніи накладной авансъ въ высшемъ размѣрѣ противъ стоимости зерна, обыкновенно теряютъ эту разность. Въ виду сего г. Стеббингъ предложилъ слѣдующія мѣры:

- 1) снабженіе cadaго судна официальнымъ свидѣтельствомъ о дѣйствительномъ количествѣ нагруженнаго на немъ зерна;
- 2) строгое показаніе виновныхъ въ случаѣ, если свидѣтельство это окажется не соотвѣтствующимъ дѣйствительности;

3) если излишек аванса не будет возвращенъ покупателю экспортеромъ, то подлежить взысканію съ лица или мѣста, выдавшаго свидѣтельство;

4) за частое повтореніе подобнаго рода обмана — лишеніе экспортера его коммерческихъ правъ.

По этимъ предложеніямъ Биржевой Комитетъ, на основаніи заключенія своей делегаціи по хлѣбной торговлѣ, въ донесеніи Отдѣлу Торговли отъ 5 сентября за № 1184 высказалъ слѣдующія соображенія:

Разности въ показываемомъ въ коносаментахъ и выдаваемомъ судами количествѣ и вѣсѣ зерна могутъ быть двояки, а именно: или это незначительная разность, объясняемая не дурными намѣреніями продавца, а случайными явленіями, естественно зависящими отъ установившихся условій, при которыхъ происходятъ погрузка и выгрузка; или - же это — болѣе или менѣе значительная разность, объясняемая обманомъ. Разности перваго рода неизбежны и въ болѣе случаевъ происходятъ безъ всякой вины продавца. Чаше всего онѣ объясняются тѣмъ, что въ портахъ назначенія зерно выгружается недостаточно тщательно. По коносаментамъ капитаны пароходовъ не считаютъ себя отвѣтственными за вѣсъ зерна и не чувствуютъ себя обязанными заботиться о томъ, чтобы нагруженное на ихъ суда зерно было выдаваемо дѣйствительно полнымъ вѣсомъ. Кромѣ того они недостаточно слѣдятъ за тѣмъ, чтобы различныя партіи зерна, нагружаемыя въ однихъ и тѣхъ-же имѣщеніяхъ корабля, были надлежащимъ образомъ отдѣляемы другъ отъ друга, такъ какъ онѣ нерѣдко перемѣшиваются. Убытокъ, причиняемый этими разностями, обязанъ нести нагрузчикъ, который ручается за выдаваемый въ портахъ назначенія вѣсъ груза. Онъ по возможности старается оградить себя отъ такихъ убытковъ тѣмъ, что содержитъ контролеровъ, слѣдящихъ за выгрузкой; но дѣятельность большинства контролеровъ весьма сомнительна, такъ что разности въ вѣсѣ нерѣдко не только не устраняются, но даже увеличиваются. Эти неправильности, встрѣчающіяся при выгрузкѣ судовъ въ чужихъ портахъ, представляютъ одно изъ величайшихъ золъ, подъ вліяніемъ которыхъ страдаетъ русская экспортная торговля и устраненіе коихъ имѣло-бы чрезвычайно важное значеніе. Но, къ сожалѣнію, Биржевой Комитетъ не въ состояніи указать средствъ и пути къ этому. Такъ какъ отвѣтственность за помянутыя разности въ вѣсѣ падаютъ, какъ уже сказано, на нагрузчика и послѣдній, въ силу обычныхъ контрактныхъ условій, никоимъ образомъ не можетъ отказываться отъ возмѣщенія убытка, причиняемаго разностью въ вѣсѣ, то Биржевой Комитетъ предполагаетъ, что предложенія секретаря Лондонскаго арбитражнаго комитета относятся ко второй категоріи разностей вѣса, объясняемыхъ обманомъ.

Секретарь арбитражнаго комитета предлагаетъ, чтобы каждое судно снабжалось офиціальнымъ свидѣтельствомъ о дѣйствительно нагруженномъ количествѣ зерна и чтобы, въ случаѣ несоотвѣстія выгруженнаго количества съ показаннымъ въ офиціальномъ свидѣтельствѣ, виновный подвергался строгому наказанію. Это предложеніе несомнѣнно оказало-бы должное воздѣйствіе, если бы его можно было выполнить; но на практикѣ выполненіе его встрѣтило-бы значительныя трудности, такъ какъ въ случаѣ такихъ разностей прежде всего слѣдовало-бы констатировать, кто является виновнымъ: продавецъ или присяжный вѣсовщикъ въ портѣ отправления или капитанъ или контролеръ или наконецъ присяжный вѣсовщикъ въ портѣ выгрузки зерна. Далѣе возникаетъ вопросъ, на чьей обязанности лежитъ установленіе личности виновнаго, какимъ образомъ и въ какомъ мѣстѣ это должно происходить. По мнѣнію Биржевого Комитета выясненіе этихъ вопросовъ прямо-таки невозможно, а потому предложеніе секретаря Лондонскаго арбитражнаго комитета неосуществимо.

Самый вѣрный способъ огражденія себя отъ убытковъ, происходящихъ вслѣдствіе разностей въ вѣсѣ груза, всегда будетъ заключаться въ томъ, чтобы покупатели съ надлежащею осмотрительностью заключали свои торговые сдѣлки и, не покупали ничего отъ экспортеровъ неизвѣстныхъ или пользующихся дурною репутаціею, а исключительно отъ продавцевъ, солидность копхъ имъ извѣстна. Если покупатели не будутъ соблюдать надлежащей осмотрительности, то имъ ничѣмъ нельзя помочь, такъ какъ нельзя издавать такіе законы и предписанія, которые-бы исключали возможность обмана.

е. Мѣры къ поднятію сельскаго хозяйства и къ упорядоченію хлѣбной торговли.

Ухудшающееся изъ года въ годъ положеніе русскаго сельскаго хозяйства, выражающееся наиболѣе ярко въ повторяющихся почти ежегодно недородахъ и вызванномъ тѣмъ голодѣ въ обширныхъ областяхъ Имперіи, постоянный упадокъ нашей хлѣбной торговли, все болѣе утрачивающей свое значеніе на всемірномъ рынкѣ, побудили Министерство Финансовъ къ особенно энергичной борьбѣ. Высочайшимъ повелѣніемъ учреждено было особое Совѣщаніе о нуждахъ сельскохозяйственной промышленности, предсѣдателемъ котораго былъ назначенъ Министръ Финансовъ статсъ-секретарь С. Ю. Витте. По всей Имперіи образовались губернскіе комитеты для выясненія и обсужденія нуждъ и потребностей сельскаго хозяйства, а биржевымъ комитетамъ и другимъ представителямъ торговли доставлена была на заключеніе весьма обширная записка Министерства Финансовъ съ чрезвычайно обильнымъ статистическимъ, историческимъ и описывающимъ условія торговли въ другихъ государствахъ



матеріаломъ. Въ сопровождающемъ эту записку отношеніи управляющаго дѣлами помянутаго особаго совѣщанія отъ 17 августа 1902 г. за № 467 изложено было: „Желая ознакомиться со взглядами непосредственно заинтересованныхъ въ хлѣбной торговлѣ биржевыхъ учреждений на разработанный въ помянутой запискѣ вопросъ, дабы возможно полно и близко къ нуждамъ хлѣботорговцевъ освѣтить его при обсужденіи въ особомъ совѣщаніи, председатель таковаго, Министръ Финансовъ, статсъ-секретарь Витте, приказалъ просить Биржевой Комитетъ, сообщить свои соображенія какъ по вопросу о правильности изложенія въ запискѣ существующаго положенія хлѣбной торговли и причинъ ея теперешняго неустройства, такъ и о степени цѣлесообразности тѣхъ мѣръ, какія намѣчаются запискою для упорядоченія нашей хлѣбной торговли. Желательно при этомъ указаніе на неупомянутыя въ запискѣ нужды хлѣбной торговли и на мѣры, какія, по мнѣнію Комитета, могли-бы способствовать унорядоченію хлѣбной торговли, независимо отъ мѣръ, проектированныхъ въ запискѣ.“

Изъ помянутой записки позаимствованы нижеслѣдующіе три отдѣла, составляющіе такъ сказать программу Министерства Финансовъ и особенно характеризующіе какъ отношеніе Министерства Финансовъ къ вопросу объ организаціи хлѣбной торговли, такъ и признанныя имъ необходимыми мѣры и предположенія къ упорядоченію и поднятію хлѣбной торговли.

Два основныхъ теченія, преобладающія въ сужденіяхъ по вопросу объ упорядоченіи хлѣбной торговли.

Во всѣхъ правительственныхъ комисіяхъ и совѣщаніяхъ, созывавшихся по вопросу объ упорядоченіи хлѣбной торговли, преобладаютъ два теченія.

Съ одной стороны, всѣ надежды на упорядоченіе хлѣбной торговли возлагаются единственно на дѣятельное вмѣшательство Правительства, начиная съ полнаго правительственнаго руководства хлѣбной торговлей чуть ли не до хлѣбной монополіи включительно, и кончая надзоромъ, въ той или иной мѣрѣ, Правительства за хлѣбнымъ отпускомъ. Какъ на мѣры ли къ тому указываются: система элеваторовъ, сооружаемыхъ по извѣстному плану за счетъ Правительства и имъ же управляемыхъ; правительственная классификація и инспекція поступающаго въ элеваторы хлѣба; контроль отпуска хлѣба съ полнымъ воспрещеніемъ вывоза хлѣба, засореннаго свыше опредѣленнаго процента или съ наложеніемъ штрафа на экспортера, такой хлѣбъ высылающаго, и, наконецъ, контроль за биржевой дѣятельностью вплоть до выработки торговыхъ правилъ для хлѣбной торговли подъ наблюдениемъ правительственныхъ чиновъ. Сторонниками этого взгляда являются по преимуществу производители хлѣба. Проводя такую

мысль, защитники этого взгляда указываютъ, что хлѣбной торговлей затрогиваются самые разнообразныя и обширныя интересы всего населенія и самаго государства и что, затѣмъ, главная масса продавцевъ хлѣба — мелкіе хозяева и крестьяне — настолько мало знакомы съ элементарными приѣмами расцѣпки товара, его классификаціи, настолько безпомощны, что отдавать ихъ на произволъ корыстныхъ интересовъ частной торговли нельзя; технику и организацію хлѣбной торговли должно или взять на себя, или по крайней мѣрѣ контролировать, государство. Другая сторона — хлѣбные торговцы — видятъ въ этой политикѣ, даже и не доведенной до крайняго предѣла не только не упорядоченіе хлѣбной торговли, но большую опасность и новыя затрудненія для таковой. По ихъ мнѣнію, организація хлѣбной торговли должна быть дѣломъ частной предпріимчивости, которая нуждается только въ живой поддержкѣ со стороны Правительства, въ рядѣ воспособленій, безусловно, по существу дѣла, необходимыхъ и осуществимыхъ только государственной властью, а затѣмъ, въ возможно полной свободѣ дѣйствій. И эта группа признаетъ, въ свою очередь, огромное значеніе распространенія планомѣрной, въ извѣстной послѣдовательности, системы элеваторовъ, постепеннаго введенія классификаціи, установленія особаго мѣрила для каждаго урожая, но все это считаетъ дѣломъ частной инициативы, которое для своего осуществленія нуждается лишь въ извѣстной поддержкѣ со стороны Правительства. Затѣмъ весьма важное значеніе эта группа придаетъ правовой постановкѣ хлѣбной торговли, юрисдикціи корпорацій хлѣбныхъ торговцевъ и введенію срочной сдѣлкѣ, имѣющей нынѣ такое рѣшающее, руководящее въ хлѣбной торговлѣ, значеніе, въ смыслѣ уравниванія цѣнъ въ отношеніи пространства и времени, исправленія недочетовъ, происходящихъ подъ вліяніемъ атмосферическихъ явленій, а частью и людской непредусмотрительности.

Хлѣбная торговля можетъ быть исключительно дѣломъ лишь частной предпріимчивости.

Хлѣбная торговля, есть торговля массовымъ товаромъ, предлагаемымъ нынѣ во всякое время и со всѣхъ сторонъ земного шара и способнымъ проникнуть всюду, гдѣ снабженіе недостаточно и цѣна повышается настолько, что позволяетъ чужому хлѣбу проникнуть не безъ пѣкаторой, хотя бы самой небольшой, выгоды (и къ намъ, напр., въ иные годы, привозятъ хлѣбъ, въ особенности кукурузу, изъ С.-А. Соединенныхъ Штатовъ). Хлѣбная торговля дѣло настолько живое, подвижное, что пульсацію его можетъ ощущать только живущій этимъ дѣломъ организмъ. Хлѣбная торговля нынѣ до такой степени осложнилась, что потребовался даже обладающій особой чуткостью механизмъ — срочная сдѣлка — чтобы во время отражать тѣ слабыя волнообразныя колебанія, изъ которыхъ слагается при данныхъ условіяхъ конъюнктура хлѣбной торговли, и отъ которыхъ зависятъ цѣлыя состоянія

частныхъ лицъ, и измѣненія въ экономической обстановкѣ цѣлыхъ странъ. Чувствовать пульсацию такого сложнаго организма, быть въ состояніи во время подмѣтить и оцѣнить всѣ тѣ безконечныя колебанія, сложные расчеты и комбинаціи, изъ которыхъ состоитъ эта громадная міровая торговля, могутъ только люди, почти все состояніе которыхъ, въ каждый моментъ, зависитъ отъ умѣнія во время уловить волну и соотвѣтственно направить руль. Только личный интересъ, интересъ, связанный съ самымъ существованіемъ, постоянная, тѣмъ-же интересомъ руководимая, практика и необходимая, очень разностороннія и солидныя познанія могутъ, при настоящихъ условіяхъ хлѣбной торговли, обезпечить успѣхъ дѣла каждаго отдѣльнаго лица. Но успѣхъ этотъ коренится еще и въ цѣлесообразности общей постановки хлѣбной торговли въ странѣ, въ ея самостоятельности, въ силѣ и руководящемъ значеніи ея организаціи внутри страны и на рынкахъ сбыта. Подобная же организація будетъ способна разрѣшить громадную, предстоящую ей нынѣ, задачу — установить соотвѣтствіе между ходомъ внутренней и міровой торговли, производствомъ и запасами въ своей странѣ съ учетомъ однородныхъ величинъ и въ другихъ странахъ, — только въ томъ случаѣ, если она объединитъ всѣ заинтересованныя въ разрѣшеніи подобной задачи группы населенія. А такая организація можетъ возникнуть лишь на почвѣ сознательной этими группами необходимости объединенія при условіи совершенно свободнаго сочетанія силъ для достиженія наилучшаго экономическаго результата, наиболѣе выгоднаго для участниковъ, наиболѣе обезпечивающаго ихъ жизненные, цѣлкомъ вложенные въ это дѣло, интересы. И только такая организація въ состояніи поставить хлѣбную торговлю въ условія, отвѣчающія интересамъ страны и обезпечивающія возможно полное осуществленіе постоянно совершающагося въ живомъ хлѣбномъ дѣлѣ прогресса, однаково выгоднаго какъ для хлѣбныхъ торговцевъ, такъ и для производителей, интересы которыхъ, при правильной постановкѣ дѣла, связаны гораздо болѣе тѣсно, чѣмъ это обыкновенно думаютъ. Положенія эти, вѣрныя для всякой торговли, особенно справедливы въ торговлѣ хлѣбной, огромной по размѣрамъ, международной по существу и имѣющей предъ собою сложныя, объединенныя задачи снабженія собственной страны и остальнаго міра. Это та область, гдѣ малѣйшее неосторожное давленіе со стороны можетъ причинить тяжкія послѣдствія и огромныя потери, гдѣ всякая регламентація, исходящая изъ сферъ, непосредственно съ этою торговлею не связанныхъ, къ ней непричастныхъ, можетъ быть прямо пагубна, вредно отражаясь не только на хлѣбной торговлѣ, но къ концу концовъ и на самомъ производителѣ хлѣба. И если именно производители хлѣба готовы обыкновенно видѣть все свое спасеніе въ регламентаціи хлѣбной торговли, въ вмѣшательствѣ правительственной власти, даже въ



государственной монополіи, то это не болѣе, какъ оковое недоразумѣніе, отчасти основанное на историческихъ заблужденіяхъ. Исторія не повторяется, и нѣмецкіе аграріи, требующіе государственнаго вмѣшательства для обезпеченія имъ высокой ренты за счетъ всѣхъ остальныхъ классовъ населенія, идутъ въ разрѣзъ со справедливостію и съ историческимъ ходомъ событій, а потому осуждены на конечную въ своихъ домогательствахъ неудачу, даже если бы они временно и встрѣтили полную поддержку своимъ притязаніямъ. Со-всѣмъ иное дѣло, если бы производители пожелали занять свое, по праву имъ принадлежащее, мѣсто въ общей организаціи хлѣбной торговли страны; оно имъ уготовано, это участіе вызывается необходимостію и такое движеніе уже въ извѣстной мѣрѣ начинается хотя бы въ той же Германіи, гдѣ такъ сильно стремленіе аграріевъ добиться перехода хлѣбной торговли въ руки государства. Организація хлѣбной торговли только тогда и дастъ ожидаемые отъ нея результаты, если она будетъ слижить отраженіемъ всѣхъ связанныхъ съ ней интересовъ, обезпечивать ихъ и служить имъ, а для этого необходимо, чтобы она была создана самими, заинтересованными въ дѣлѣ, группами — хлѣбными торговцами и производителями, по предварительномъ объединеніи каждой изъ нихъ, и могла къ тому же имѣть просторъ для развитія, для постояннаго и быстрого примѣненія къ новымъ, неизбѣжно нарастающимъ, потребностямъ. Словомъ, хлѣбная торговля — это организмъ живой, въ высшей степени подвижный и чуткій, безусловно долженствующій самъ себя регулировать, и не можетъ ни по существу своему, ни въ отношеніи пріемовъ и способовъ своего выраженія служить предметомъ административныхъ мѣропріятій.

Но этотъ организмъ нуждается въ обстановкѣ, облегчающей его дѣятельность, его возможно большую жизнеспособность: такую обстановку онъ самъ создать не можетъ, ее можетъ создать только Правительство при томъ условіи, если оно будетъ постоянно прислушиваться къ работѣ этого, огромной важности для всего народнаго хозяйства страны, общественнаго аппарата, который называется о р г а н и з о в а н н о й х л ѣ б н о й торговлей. Но этого мало: обезпечивающая возможность развитія хлѣбной торговли обстановка, а слѣдовательно и соответствующее правительственное содѣйствіе необходимы и для того, чтобы подобная, отвѣчающая насущнымъ интересамъ страны, правильная организація хлѣбной торговли вообще могла возникнуть. Но именно этотъ вопросъ, вопросъ о способахъ собрать воедино разрозненные, разсыпанные у насъ элементы хлѣбной торговли, объединить ее въ одинъ цѣлостный, жизнеспособный и потому сильный организмъ, въ правительственныхъ комиссіяхъ почти и не затрогивался, а между тѣмъ въ немъ то и заключается сущность дѣла.

Въ концѣ своей записки Министерство Финансовъ высказываетъ слѣдующія положенія:

1) При настоящихъ условіяхъ міровой хлѣбной торговли, требующихъ самой широкой освѣдомленности для надлежащей постановки и использования хлѣботорговыхъ конъюнктуръ и полной обеспеченности срочности и точности въ выполненіи сдѣлокъ, возможность сколько-нибудь правильной и самостоятельной хлѣбной торговли обусловливается прежде всего соотвѣтственнымъ оборудованіемъ страны.

Несмотря на многое, уже достигнутое нами въ этомъ смыслѣ, особенно за послѣднее десятилѣтіе, Россія не можетъ считаться и по сейчасъ достаточно оборудованной ни въ смыслѣ механизма освѣдомленности, ни въ смыслѣ срочности доставки грузовъ и обеспеченности выполненія заключенныхъ сдѣлокъ. Это обстоятельство главнѣйше и препятствуетъ какъ возможности надлежащаго управленія у насъ такимъ массовымъ товаромъ, какъ хлѣбъ, такъ и обеспеченію необходимыхъ условій современной торговли — ея срочности, строгаго выполненія договора и минимума накладныхъ расходовъ. Для управленія внутреннимъ рынкомъ, созданія и охраненія строгаго правоваго на немъ порядка и авторитетной защиты интересовъ хлѣбной торговли на внѣшнихъ рынкахъ необходима затѣмъ соотвѣтственная организація торговли, но таковая встрѣчаетъ опять-таки существенныя затрудненія къ своему возникновенію въ условіяхъ недостаточнаго оборудованія страны. Отсюда первымъ условіемъ для достиженія намѣченной цѣли — упорядоченія хлѣбной торговли — является всемѣрная забота правительства о дальнѣйшемъ, обеспечивающемъ освѣдомленность, срочность и точное выполненіе торговыхъ сдѣлокъ и возможное удешевленіе накладныхъ расходовъ, оборудованія страны, о созданіи общихъ условій, способствующихъ правильному развитію торговаго оборота.

Къ осуществленію этой основной въ дѣлѣ упорядоченія хлѣбной торговли задачи, выполнимой только государствомъ, и должны быть направлены объединенныя усилія всѣхъ вѣдомствъ.

2) Поскольку выполненіе этой задачи — построенія фундамента организованной торговли, осуществленія основного для правильнаго функціонированія таковой механизма — есть дѣло исключительно государственнаго вѣдѣнія, постольку же сама хлѣбная торговля, этотъ безконечно живой и чуткій аппаратъ для регулированія спроса и предложенія продукта основнаго питанія массъ и основнаго производства страны, — должна быть дѣломъ частной инициативы, частной самостоятельности. Всякое властное вмѣшательство тяжелаго государственнаго механизма въ сферу этихъ, живыхъ и постоянно видоизмѣняющихся, отношеній, можетъ дать только нежелательныя, вредныя въ народно-хозяйственномъ смыслѣ, послѣдствія. Задача государства въ этой области: а) облегчить условія для свободнаго проявленія общественной и частной инициативы и самостоятельности и для возник-

новенія союзныхъ организацій, для полезнаго объединенія и согласнаго дѣйствія всѣхъ звеньевъ хлѣботорговой цѣли отъ производителей до экспортеровъ хлѣба включительно; б) создать благоприятныя условія для правильной организаціи хлѣбной торговли и в) прислушиваться, для возможнаго въ чемъ слѣдуетъ осуществленія на дѣлѣ, къ тѣмъ нуждамъ и пожеланіямъ, какія высказываются этими руководящими хлѣбной торговлей страны объединенными изъ всѣхъ заинтересованныхъ въ пей элементовъ организаціями, въ ней постоянно фактически участвующими и потому практически знающими ея требованія и живо ощущающими всѣ совершающіяся въ ней видоизмѣненія.

3. Основные элементы такой организаціи постепенно, подъ вліяніемъ достигнутыхъ уже за послѣднее время успѣховъ въ дѣлѣ общаго для нуждъ торговли оборудованія страны, все болѣе обрисовываются и самое сознаніе необходимости объединенія и организаціи торговли проникаетъ въ заинтересованную среду. Является необходимымъ поэтому нынѣ же пойти на-встрѣчу этому сознанію, этой выясняющейся потребности. Руководящей единицей правильной хлѣботорговой организаціи являются хлѣбныя биржи, постепенно возникающія за послѣднее время все въ большемъ числѣ и начинающія понемногу принимать обликъ учреждений, будущей задачей которыхъ и должны явиться: управленіе хлѣбнымъ снабженіемъ, защита интересовъ русскаго хлѣба на внѣшнихъ рынкахъ и обезпеченіе правоваго строя хлѣбной торговли. Но для облегченія этой эволюціи необходимо постоянное общеніе между собою биржевыхъ дѣятелей, въ лицѣ представителей главнѣйшихъ группъ хлѣбной торговли — мукомоловъ, экспортеровъ и внутреннихъ комисіонныхъ торговцевъ хлѣбомъ. Равнымъ образомъ необходима встрѣча этихъ дѣятелей и съ производителями хлѣба, въ свою очередь постепенно объединяющимися въ союзы для достиженія наилучшихъ результатовъ въ дѣлѣ храненія и сбыта хлѣба въ первыя руки, минуя мелкихъ посредниковъ. При нашихъ огромныхъ пространствахъ и разнородныхъ въ связи съ этимъ условіяхъ сельскохозяйственной и торговой дѣятельности такое объединеніе заинтересованныхъ въ хлѣбной торговлѣ лицъ и учреждений можетъ состояться лишь при посредствѣ областныхъ и всероссійскаго съѣздовъ хлѣботорговцевъ и представителей сельскохозяйственныхъ союзовъ. Эти съѣзды, помимо объединенія всѣхъ непосредственно заинтересованныхъ въ хлѣбной торговлѣ элементовъ и содѣйствія постепенному созданію у насъ правильно организованной хлѣбной торговли, явятся и лучшимъ орудіемъ освѣдомленности правительства о нуждахъ хлѣбной торговли и наиболѣе практическихъ способахъ удовлетворенія таковыхъ, ибо эта освѣдомленность будетъ исходить отъ непосредственно и жизненно въ хлѣбномъ дѣлѣ заинтересованныхъ группъ населенія въ результатѣ совмѣстнаго обсужденія ими этихъ нуждъ.



4) Рядомъ съ биржевой хлѣботорговой организаціей, управляющей внутреннимъ рынкомъ для обезпеченія снабженія страны и возможно выгоднаго распредѣленія избытковъ на внѣшнихъ рынкахъ, необходимо болѣе широкое возникновеніе сельскохозяйственныхъ союзовъ для облегченія отдѣльнымъ сельскимъ хозяевамъ столь важнаго для страны храненія не поступившихъ еще въ торговый оборотъ запасовъ на мѣстахъ и болѣе равномѣрнаго выпуска хлѣба на рынокъ въ наиболѣе благопріятныхъ для производителя условіяхъ, минуя цѣпь мелкихъ посредниковъ, съ продажей по возможности въ первыя руки. Задачей этихъ союзовъ является созданіе сѣти дешеваго типа зернохранилищъ и организація сбыта хлѣба въ первыя руки — мукомоламъ, экспортерамъ и крупнымъ коммисіоннымъ домамъ.

Возможное содѣйствіе возникновенію такихъ союзовъ входитъ также въ прямые виды государства.

5) Элеваторная система, которой, подѣ влияніемъ блестящихъ результатовъ опыта С.-А. Соѣдиненныхъ Штатовъ, приписывалась едва ли не чудодѣйственная сила, нигдѣ, однако, въ Европѣ до сихъ поръ не осуществилась и но совершенно понятнымъ причинамъ несоотвѣтствія этой системы существующимъ хозяйственнымъ условіямъ Европы. Система эта къ тому же можетъ принести пользу, какъ одно изъ орудій организованной хлѣбной торговли, лишь при наличности могущей надлежаще использовать это орудіе хлѣботорговой организаціи. Отсутствіе такой организаціи въ Россіи, существующій строй нашего сельскаго хозяйства и недостаточное еще во многихъ отношеніяхъ оборудованіе страны не позволяютъ и намъ пока воспользоваться этимъ, несомнѣнно полезнымъ и важнымъ, механизмомъ. Частичное примѣненіе этого механизма и теперь, однако, совершается и будетъ совершаться не безъ пользы, расширяясь по мѣрѣ выясненія въ томъ дѣйствительной потребности, а въ будущемъ, съ лучшимъ оборудованіемъ страны и постепеннымъ созданіемъ надлежащей хлѣботорговой организаціи, весьма вѣроятно болѣе полное у насъ осуществленіе и болѣе совершенное использование элеваторной системы.

Таковы основныя положенія, вытекающія изъ данныхъ, приведенныхъ въ настоящей запискѣ. Исходя изъ нихъ полагалось бы обсудить нижеслѣдующія главнѣйшія мѣры къ постепенному упорядоченію нашей хлѣбной торговли.

1) Озаботиться постепеннымъ и планообразнымъ развитіемъ почтово-телеграфныхъ сообщеній, увеличеніемъ числа почтовыхъ учреждений, телеграфныхъ проводовъ, лучшимъ использованием существующихъ пароходныхъ для пересылки почты сообщеній и т. п.

Упростить формальность открытія новыхъ почтово-телеграфныхъ сообщеній на счетъ казны и на счетъ и подѣ отвѣтственностью частныхъ лицъ, ходатайствующихъ объ этомъ.

Дѣло устройства телефонныхъ сѣтей въ городскихъ и пныхъ поселеніяхъ, а равнымъ образомъ и междугородныхъ предоставить частной предпріимчивости на началѣ свободной конкуренціи, не обставляя предпринимателей по возможности никакими стѣснительными условіями, кромѣ требованія возможно низкой абонементной платы и примѣненія новѣйшихъ техническихъ устройствъ и не требуя, по крайней мѣрѣ на первое время, никакихъ въ пользу казны процентныхъ отчисленій съ валового дохода предпріятія.

2) Обсудить вопросъ о реорганизаціи статистики урожаявъ и площадей посѣвовъ, исходя главнѣйше изъ слѣдующихъ основаній: а) привлеченіе мѣстныхъ сельскохозяйственныхъ силъ (сельскохозяйственныхъ союзовъ всякаго рода и отдѣльныхъ сельскихъ хозяевъ) къ собиранію первичныхъ данныхъ; б) передача предварительнаго контроля и сводки собраннаго статистическаго матеріала на мѣста, съ созданіемъ компетентной для сего на мѣстахъ организациі и съ соотвѣтственнымъ преобразованіемъ губернскихъ и областныхъ статистическихъ комитетовъ, и в) привлеченіе существующихъ земскихъ статистическихъ учреждений къ общеперской статистической организациі.

3) Продолжать планомѣрно расширять желѣзнодорожную сѣть страны, все еще недостаточную для надлежащаго ея оборудованія, отвѣчающаго нуждамъ быстро развивающагося народнаго хозяйства; въ случаѣ обремененія тѣхъ или другихъ желѣзнодорожныхъ линій, вообще, предпочтительно предъ проложеніемъ вторыхъ и третьихъ путей, проводить въ ближайшихъ мѣстностяхъ, недостаточно или совершенно еще не обслуженныхъ желѣзными дорогами, новыя линіи, способныя отвлечь часть грузовъ отъ переобремененной дороги.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, независимо отъ постепеннаго увеличенія подвижного состава и введенія новыхъ типовъ товарныхъ вагоновъ для перевозки хлѣба съ наибольшею грузоподъемностью, принять мѣры къ возможно лучшей организациі самой техники движенія, примѣнительно къ нуждамъ хлѣбной торговли.

4) Въ цѣляхъ какъ устраненія существующей неравномѣрности желѣзнодорожнаго движенія и усиленнаго предложенія хлѣба на рынкѣ, такъ и удешевленія доставки хлѣба на воду и на желѣзную дорогу съ мѣстъ производства, принять энергичныя мѣры къ скорѣйшему оборудованію страны подъѣздными путями рельсовыми и съ каменнымъ полотномъ. Перечень соотвѣствующихъ мѣръ излагается въ особой по вопросу о подъѣздныхъ путяхъ запискѣ.

5) Поставить на очередь вопросъ о лучшемъ техническомъ содержаніи нашихъ рѣкъ и планѣ выправительныхъ и землечерпательныхъ работъ для постепеннаго приведенія ихъ въ судоходное состояніе, пригласивъ къ обсужденію этого вопроса лучшихъ техническихъ

силы и мѣстныхъ заинтересованныхъ въ нашемъ рѣчномъ хозяйствѣ частныхъ дѣтелей.

Образовать на главнѣйшихъ изъ нашихъ рѣкъ мѣстные рѣчные комитеты, на подобіе комитета Донскихъ гирлъ, въ составѣ мѣстныхъ пароходовладѣльцевъ, торговцевъ и представителей общественно-хозяйственныхъ учрежденій для завѣдыванія и наблюденія за рѣчнымъ хозяйствомъ.

6) Всемѣрно озаботиться приведеніемъ нашихъ коммерческихъ портовъ въ состояніе, отвѣчающее нуждамъ хлѣбной торговли и ея, съ возрастаніемъ міровой конкуренціи, все осложняющимся и усиливающимся требованіямъ доступа глубокосидящихъ судовъ, быстроты и дешевизны нагрузки и выгрузки, неизбѣжно пынѣ механической, оборудованія порта надлежаще приспособленными складочными помѣщеніями и т. п. съ возможно широкимъ допущеніемъ къ этому частной инициативы и капиталовъ.

7) Идти и дальше, съ устраниеніемъ всякихъ формальностей, на-встрѣчу устройства мѣстныхъ биржъ — этой основной ячейки хлѣботорговой организаціи, и правильнаго дальнѣйшаго развитія этого учрежденія.

8) Облегчить возникновеніе сельскохозяйственныхъ союзовъ, ставящихъ задачей организацію сбыта сельскохозяйственныхъ продуктовъ, приобрѣтеніе нужныхъ въ сельскомъ хозяйствѣ продуктовъ и дешевое храненіе зерна членами союза и иными мѣстными сельскими хозяевами, упростивъ связанныя съ учрежденіемъ такихъ союзовъ формальности; способствовать объединенію этихъ союзовъ въ болѣе обширныя по-уѣздныя и погубернскія организаціи для наилучшаго достиженія ими намѣченныхъ цѣлей и озаботиться возможно широкимъ распространеніемъ идеи такихъ союзовъ чрезъ посредство земствъ, сельскохозяйственныхъ обществъ и т. п.

Такимъ союзамъ, желающимъ устраивать союзныя зернохранилища, придти на помощь средствами изъ государственнаго казначейства и содѣйствіемъ къ заключенію на это займовъ, чрезъ посредство земскихъ или сельскохозяйственныхъ обществъ, открывъ на этотъ предметъ соотвѣтствующій кредитъ и выработать условія пользованія этимъ кредитомъ.

9) Для встрѣчи и обмѣна мнѣній биржевыхъ дѣтелей въ цѣляхъ наилучшей организаціи биржевой хлѣбной торговли, для установленія болѣе тѣсной связи производителей и хлѣботорговцевъ, для выясненія нуждъ хлѣбной торговли и мѣръ, способствующихъ ея упорядоченію, наконецъ, для созданія живого органа всѣхъ заинтересованныхъ въ хлѣбной торговлѣ группъ населенія, чрезъ посредство коего правительство всегда могло-бы быть въ курсѣ потребностей хлѣбной торговли, учредить областныя и всероссійскія сѣзды биржевыхъ дѣтелей и представителей сельскохозяйственныхъ союзовъ.



Задачи, составъ, постоянные органы и средства сѣздовъ намѣчены въ нижеприводимомъ положеніи о сѣздахъ.

Программа же вопросовъ, могущихъ въ ближайшемъ будущемъ подлежать обсужденію сѣздовъ, можетъ быть теперь же намѣчена приблизительно слѣдующая: вопросы биржевой торговли (правовая обстановка хлѣботорговыхъ операцій, арбитражъ, экспертиза, сводъ торговыхъ обычаевъ, срочная торговля хлѣбомъ, установленіе однообразной котировки хлѣба, установленіе натуры, процентовъ примѣси, организація экспортной торговли путемъ совмѣстнаго устройства агентуръ на рынкахъ сбыта и совмѣстной отъ имени всей русской биржевой торговли защиты интересовъ русскаго экспорта и т. п.), вопросы, затрагивающіе интересы какъ хлѣбной торговли, такъ и производителей (лучшая очистка хлѣба и постепенное повышеніе его качества, высѣвъ односортныхъ сѣмянъ, совмѣстные мѣры борьбы съ засореніемъ хлѣба, сельскохозяйственныя товарищества храненія и сбыта хлѣба въ первыя руки и т. п.) и общіе вопросы, касающіеся оборудованія страны для нуждъ хлѣбной торговли (мѣры срочной освѣдомленности, организація хлѣботорговой статистики, передвиженіе, нагрузка, перегрузка, выгрузка и храненіе зерна, ссудная подъ хлѣба операція и наилучшая вообще постановка кредитной стороны хлѣботорговыхъ сдѣлокъ, страхование хлѣбныхъ грузовъ и т. п.).

По этой запискѣ Биржевой Комитетъ 29 ноября за № 1536 представилъ слѣдующій отзывъ:

„Вслѣдствіе предложенія отъ 11 августа с. г. за № 467 Рижскій Биржевой Комитетъ имѣетъ честь сообщить, что онъ съ живѣйшимъ интересомъ ознакомился съ содержаніемъ записки Министерства Финансовъ о значеніи правильной организаціи хлѣбной торговли и, при участіи крупнѣйшихъ мѣстныхъ хлѣботорговцевъ, тщательно обсуждалъ предполагаемыя мѣры къ постепенному упорядоченію хлѣбной торговли. Участвовалъ онъ черезъ представителя своего и въ совѣщаніяхъ Императорскаго Лифляндскаго экономическаго общества по тому-же предмету.

Биржевой Комитетъ не можетъ не относиться съ благодарностью къ стремленіямъ Правительства, направленнымъ къ поднятію сельскаго хозяйства и хлѣбной торговли съ особеннымъ-же сочувствіемъ Биржевой Комитетъ встрѣчаетъ изложенія записки, которыми, на сколько извѣстно Биржевому Комитету, въ первый разъ руководящей властью устанавливается принципъ полной свободы хлѣбной торговли, невмѣшательства Правительства. И въ самомъ дѣлѣ „хлѣбная торговля организмъ живой, въ высшей степени подвижный и чуткій, непремѣнно саморегулирующійся, который ни по существу своему, ни въ отношеніи пріемовъ и способовъ выраженія не можетъ быть предметомъ воздѣйствія громоздкаго правительственнаго аппарата, предметомъ административныхъ мѣропріятій.“ Биржевой Комитетъ можетъ только

пожелать и надѣяться, чтобы принципы эти и впредь оставались руководящими, побуждая сельское хозяйство и торговлю къ большей самостоятельности и собственной инициативѣ.

На мѣропріятія, предполагаемыя Министерствомъ Финансовъ для проложенія свободнаго пути къ самостоятельности и развитію сельскаго хозяйства и хлѣбной торговли, Биржевой Комитетъ можетъ только вопиѣть, безъ всякаго исключенія, согласиться. Онъ убѣжденъ, что постепеннымъ осуществленіемъ ихъ будетъ достигнута предначертанная цѣль. Нельзя не признать, что предполагаемыя мѣропріятія на столько обширны, касаются почти всѣхъ хозяйственныхъ отраслей государственной жизни и требуютъ столь громадныхъ средствъ, что къ нимъ возможно будетъ приступить лишь весьма постепенно и что поэтому онѣ могутъ быть вполне осуществлены лишь въ продолженіи многихъ десятилѣтій.

Между тѣмъ въ настоящее время положеніе сельскаго хозяйства и хлѣбной торговли крайне бѣдственное, значенію нашего отечества на всемірномъ рынкѣ грозитъ почти полный упадокъ, сельское хозяйство и хлѣбная торговля становятся все менѣе прибыльными, такъ что немедленная помощь безусловно необходима. Въ виду сего является вопросъ, съ чего начать, какія вспомогательныя мѣры являются наиболѣе важными, самыми неотложными?

Тутъ Биржевой Комитетъ позволяетъ себѣ указать на то, что, по его мнѣнію, улучшеніе условій движенія по желѣзнымъ дорогамъ составляетъ первое и непремѣнное условіе поднїтія хлѣбной торговли. Медленная и неисправная перевозка хлѣбныхъ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ, ежегодно повторяющіяся хлѣбные залежи на желѣзнодорожныхъ станціяхъ, недостаточно оборудованныхъ надлежащими приспособленіями для храненія хлѣба, вслѣдствіе чего теряются ежегодно чрезъ порчу хлѣбныхъ грузовъ многіе милліоны рублей — всѣ эти обстоятельства вліяютъ угнетающимъ образомъ на торговлю, устраняя всякую возможность точнаго и исправнаго исполненія принятыхъ условій относительно срочности и качества поставки. вмѣстѣ съ тѣмъ обстоятельства эти мѣшаютъ также воспользоваться конъюнктурами заграничныхъ цѣнъ и по сему являются отчасти причиною тѣхъ низкихъ цѣнъ, которыми должны довольствоваться производители хлѣба.

Для устраненія этихъ недостатковъ и улучшенія привозоспособности желѣзныхъ дорогъ, Биржевой Комитетъ позволяетъ себѣ предложить слѣдующія ближайшія и не особенно трудно осуществимыя мѣропріятія :

- 1) существенное увеличеніе подвижнаго состава желѣзныхъ дорогъ,
- 2) усиленіе пропускоспособности ихъ и
- 3) усиленіе распорядительности и контроля надъ пріемами перевозки грузовъ на желѣзныхъ дорогахъ.

Общепризнанный недостатокъ въ подвижномъ составѣ долженъ вызвать раньше всего заботу объ устраненіи этого недостатка

посредствомъ приобрѣтенія значительнаго количества паровозовъ и вагоновъ, что представлялось бы рациональнѣе чѣмъ тратить средства на какія-бы то ни было иныя цѣли, направленные къ поднятію хлѣбной торговли.

Въ программѣ Министерства Финансовъ указывается на необходимость расширенія желѣзнодорожной сѣти. Но важнѣе расширенія желѣзнодорожной сѣти въ настоящее время является усиленіе и рациональное развитіе существующихъ уже желѣзнодорожныхъ линій. Между тѣмъ какъ въ другихъ государствахъ служація преимущественно экспорту желѣзнодорожныя линіи постепенно, но непрерывно усиливаются и расширяются въ направленіи къ порту и достигаютъ наибольшаго развитія у самаго порта, мы видимъ у насъ въ Россіи прямо противное; двухколейныя магистральныя линіи прерываются однокольными участками; приѣмспособность портовыхъ станцій далеко не соотвѣтствуетъ движенію по исходящимъ на порты желѣзнымъ дорогамъ. Въ виду сего слѣдовало-бы прежде всего уравнивать отдѣльные участки желѣзныхъ дорогъ между собою, снабжая немедленно однокольные участки, лежащіе между двухколейными, вторымъ путемъ; наконецъ необходимо расширеніе желѣзнодорожныхъ станцій на передаточныхъ пунктахъ и въ портахъ и оборудованіе послѣднихъ надлежащими сооруженіями для немедленнаго размѣщенія прибывающихъ грузовъ.

Нельзя не признать, что главный недугъ, коимъ страдаетъ наше желѣзнодорожное дѣло, заключается въ отсутствіи въ отдѣльныхъ управленіяхъ желѣзныхъ дорогъ и ихъ отдѣлахъ и органахъ надлежащей распорядительности. Покуда по этой части не измѣнится положеніе вещей, всѣ улучшенія и перестройки мертваго желѣзнодорожнаго корпуса не достигнутъ своей цѣли. Въ числѣ разныхъ средствъ и путей къ достиженію этой цѣли т. е. достиженія лучшей распорядительности въ желѣзнодорожномъ сообщеніи, Биржевой Комитетъ изволяетъ себѣ рекомендовать назначить въ составъ совѣтовъ при управленіяхъ желѣзныхъ дорогъ также представителей торговли, какъ это предлагается на стр. 146 записки Министерства Финансовъ для мѣстныхъ рѣчныхъ комитетовъ. Привлеченіемъ представителей торговли устанавливалась-бы желательная и даже необходимая тѣсная связь управленій желѣзныхъ дорогъ съ тѣми факторами, для которыхъ желѣзныя дороги преимущественно работаютъ; желѣзнодорожныя управленія постоянно освѣдомлялись-бы о чувствительныхъ для торговли недостаткахъ и пробѣлахъ въ дѣйствующихъ распоряженіяхъ и о желаніяхъ и цуждахъ торговли по дѣлу желѣзнодорожнаго сообщенія. При этомъ было-бы цѣлесообразно, чтобы протоколы засѣданій организованныхъ такимъ образомъ комитетовъ или совѣтовъ представлялись непосредственно имѣющему быть основаннымъ центральному учрежденію.



Кромѣ того Биржевой Комитетъ считаетъ необходимымъ, установленіе особаго фактическаго контроля правительства надъ распоряженіями управленій желѣзныхъ дорогъ, въ особенности послѣ того какъ стало извѣстнымъ о частыхъ случаяхъ отвлеченія хлѣбныхъ грузовъ съ естественнаго пути на отдаленныя кружныя линіи, каковыя злоупотребленія отражаются крайне вредно на всей торговлѣ.

Входитъ въ обсужденіе многочисленныхъ вопросовъ, возбуждаемыхъ запискою Министерства Финансовъ Биржевой Комитетъ считаетъ еще преждевременнымъ. Пока желѣзныя дороги не въ состояніи исполнять свою задачу, т. е. срочно и исправно перевозить наличные, въ особенности ими уже принятые грузы, немыслима фактическая помощь хлѣбной торговлѣ. Не имѣетъ цѣли обсуждать мѣры къ поднятію отрасли торговли, для веденія которой недостаетъ самаго основнаго предположенія, каковымъ надо признать возможность скорой и надежной перевозки грузовъ. Пока хлѣботорговое дѣло, вслѣдствіе неисправной и ненадежной перевозки грузовъ, будетъ оставаться азартомъ, нужно будетъ считаться съ такимъ положеніемъ дѣла, по которому всѣ солидные элементы все болѣе отказываются отъ хлѣбной торговли, уступая свое мѣсто тѣмъ элементамъ, которые не имѣютъ терять ни капитала, ни добраго имени ни репутаціи.“

Вслѣдствіе приглашенія Императорскаго Лифляндскаго Экономическаго общества назначить представителя для совмѣстнаго съ особою учрежденною обществомъ коммисіею обсужденія нѣкоторыхъ вопросовъ помянутой записки Биржевой Комитетъ командировалъ своего секретаря, М. фонъ Рейбинцъ, который въ сентябрѣ участвовалъ въ нѣкоторыхъ засѣданіяхъ, докладывалъ о разныхъ отдѣлахъ записки и объ отношеніяхъ мѣстныхъ хлѣботорговцевъ къ отдѣльнымъ ея вопросамъ.

#### **ж. Новые хлѣбные контракты по хлѣбной торговлѣ Балтійскихъ портовъ.**

Отношеніями отъ 17 и 18 декабря 1901 г. за №№ 1324, 1325 и 1335 Рижскій Биржевой Комитетъ обратился въ Биржевые Комитеты С.-Петербурга, Ревеля и Либавы съ приглашеніемъ присоединиться къ препровожденнымъ къ нимъ проектамъ новыхъ контрактовъ, составленнымъ Рижскими хлѣботорговцами (см. торговый архивъ, изд. 1902 в., стр. 216). Ревельскій Биржевой Комитетъ отозвался на это 18 января 1902 г., за № 68, что, въ видахъ достиженія согласія, Ревельскіе хлѣботорговцы изъявили свое согласіе, отказаться отъ нѣкоторыхъ измѣненій, первоначально желанныхъ ими и вполне принять составленный Рижскими хлѣботорговцами проектъ. Либавскій Биржевой Комитетъ 7 февраля за № 281 сообщилъ, что Либавскіе хлѣботорговцы высказались за безусловное сохраненіе нѣко-

торыхъ измѣненій Берлинскихъ контрактовъ, ранѣе ими уже предложенныхъ, и что онъ, Либавскій Комитетъ, можетъ только вопліъ поддержать это желаніе. Наконецъ С.-Петербургскій Биржевой Комитетъ 18 января за № 58 сообщилъ, что Петербургскіе экспортеры единогласно высказались въ томъ смыслѣ, что 1) крупныя Петербургскія фирмы, занимающіяся экспортомъ хлѣбныхъ товаровъ, какъ въ Германію, такъ и въ другія государства, имѣютъ, каждая, собственныя выработанные контракты, на основаніе коихъ заключаются запродажи хлѣбныхъ товаровъ безъ всякихъ затрудненій на практикѣ и 2) что кромѣ того хлѣбные торговцы г. Берлина уже однажды обращались къ Петербургскимъ экспортерамъ съ предложеніемъ выработаннаго ими контракта на покупку хлѣбныхъ товаровъ, но таковой былъ отвергнутъ петербургскими экспортерами и съ тѣхъ поръ Берлинскіе Торговцы болѣе уже не возобновляли своего предложенія и по сему къ введенію подобнаго контракта въ экспортную хлѣбную торговлю Прибалтійскихъ портовъ не представляется въ настоящее время никакой необходимости; къ сему Биржевой Комитетъ присовокупилъ, что проектъ контракта онъ будетъ имѣть въ виду, въ случаѣ если явится вызванная условіями хлѣбной торговли настоятельная необходимость въ однообразномъ нормальномъ контрактѣ.

Между тѣмъ Берлинскіе хлѣботорговцы опять, уже вторично, произвели измѣненіе своего проекта, существенно приближающагося къ установленнымъ балтійскими экспортерами основнымъ условіямъ контракта и въ особенности къ оспариваемому понынѣ принципу продажи „сif“, а именно, что поврежденія товара на морѣ относятся на счетъ покупателя. Тѣмъ не менѣе и въ этомъ новомъ проектѣ имѣлись съ одной стороны отдѣльныя постановленія, которыя невозможно принять, а съ другой стороны пробѣлы, которые необходимо пополнить, какъ напр. отсутствіе оговорки относительно состоянія льда. По этимъ соображеніямъ Рижскіе экспортеры настаивали на составленномъ ими проектѣ и констатировали при этомъ, что съ мнѣніемъ Либавскихъ биржи и хлѣботорговцевъ они расходятся только еще по вопросу о допустимости выдачи на 1% меньше натурального вѣса за убыль на пути. Хотя Рижскіе хлѣботорговцы признали основательность сего требованія, тѣмъ болѣе что этотъ размѣръ всегда признавался обычаемъ въ хлѣбной торговлѣ, они все-таки сочли возможнымъ согласиться на измѣненіе сего обычая въ пользу покупателей, чтобы не уменьшать шансовъ на введеніе своего контракта у покупателей слишкомъ упрямымъ настаиваніемъ на второстепенныхъ подробностяхъ. Убытки, которые понесутъ экспортеры вслѣдствіе измѣненія помянутаго обычая, отнюдь не маловажны, по по мнѣнію Рижскихъ хлѣботорговцевъ, экспортеры всегда въ состояніи, принять эти убытки въ расчетъ при опредѣленіи цѣны. Сообщая это заключеніе Рижскихъ хлѣботорговцевъ Либавскому Биржевому Комитету, Рижскій Комитетъ 15 іюля за № 893

просилъ побудить Либавскихъ хлѣботорговцевъ, въ видахъ объединенія трехъ балтійскихъ портовъ, Либавскаго, Ревельскаго и Рижскаго, противъ притязаній пностранныхъ покупателей, присоединиться къ мнѣнiю Ревельскихъ и Рижскихъ хлѣботорговцевъ.

Либавскій Биржевой Комитетъ отвѣтилъ 24 сентября за № 831, что Либавскіе хлѣботорговцы присоединяются къ мнѣнiю Рижскихъ, но что, по ихъ мнѣнiю, слѣдовало бы включить въ контракты еще то постановленіе, что при натуральномъ вѣсѣ отъ . . . . . до . . . . . продавецъ исполнилъ условія, нагружая меньшій вѣсъ. Что касается до оговорки о состоянiи льда, то конечно зависитъ отъ каждаго Биржевого Комитета, изложить эту оговорку согласно условіямъ судоходства даннаго порта. По мнѣнiю Либавскихъ хлѣботорговцевъ оговорка эта въ Либавѣ должна гласить такъ: „Въ случаѣ прекращенія навигаціи черезъ Зундъ по причинѣ льда, или закрытія льдомъ порта отпращенія или назпаченія или задержка льдомъ во время пути, нагрузка товара производится въ теченіе трехъ недѣль послѣ открытія вновь навигаціи.“

Рижскій Биржевой Комитетъ возразилъ на это, что предложенное Либавскими хлѣботорговцами дополненіе контракта представляется ему несущественнымъ потому, что въ контрактѣ натуральный вѣсъ опредѣленъ во „не менѣе . . . . . граммъ на литеръ“, и, въ виду ничтожной разности отъ одного грамма до другого, установленіе извѣстнаго простора не имѣло-бы никакого смысла; въ случаѣ опредѣленія въ контрактѣ натурального вѣса, по прежнему, въ голландскихъ фунтахъ, конечно въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ можно включить въ контрактѣ условіе, заключающее въ себѣ желаемое Либавскими хлѣботорговцами положеніе. При этомъ Биржевой Комитетъ указалъ на то, что Рижскіе продавцы, во избѣжаніе разногласій, во многихъ случаяхъ показываютъ голландскій натуральный вѣсъ лишь однимъ числомъ. Предполагая, что Либавскій Биржевой Комитетъ и хлѣботорговцы согласятся отказаться отъ помянутаго измѣненія проекта, Биржевой Комитетъ высказалъ увѣренность, что теперь можно прислать проектъ контракта окончательно установленнымъ и принятымъ тремя Биржевыми Комитетами въ Либавѣ, Ревелѣ и Ригѣ.

Получивъ подтвержденіе согласія Ревельскаго и Либавскаго Биржевыхъ Комитетовъ на окончательно теперь установленную форму контракта, Рижскій Биржевой Комитетъ распорядился отпечатаніемъ сего контракта; но 10 экземпляровъ его (но формъ А и В) посланы были 30 января 1903 г. какъ означеннымъ Биржевымъ Комитетамъ, такъ и обществу Берлинскихъ торговцевъ хлѣбомъ и продуктами, съ присовокупленіемъ, что экспортеры трехъ балтійскихъ портовъ Ревеля, Либавы и Риги взаимно обязались, впредь совершать сдѣлки въ Германіи исключительно только на основанiи сего контракта.



Вмѣстѣ съ симъ, 30 января 1903 г. за № 83, Биржевой Комитетъ, вслѣдствіе предложенія Отдѣла Торговли отъ 7 августа 1902 г. за № 4872, высказать свое мнѣніе по Берлинскому проекту контракта, представленному Берлинскимъ агентомъ Министерства Финансовъ, Тайнымъ совѣтникомъ Тимирязевымъ, представилъ при краткомъ изложеніи дѣла принятый хлѣбными торговцами Ревеля, Либавы и Риги контрактъ, прося о содѣйствіи къ принятію сего контракта Берлинскимъ обществомъ торговцевъ хлѣбомъ и продуктами.

### 73. Торговля льномъ и пенькою.

По поводу торговли льномъ въ 1902 г. не поднималось никакихъ вопросовъ.

Относительно торговли пенькою Биржевому Комитету прислано было Отдѣломъ Торговли Министерства Финансовъ отъ 8 Мая 1902 г. за № 2783 нѣсколько экземпляровъ опубликованнаго въ № 42 Собранія Узакон. за 1902 г. новаго закона объ упорядоченіи торговли пенькою съ просьбою позаботиться о возможно широкомъ ознакомленіи съ этимъ закономъ и распространеніи въ мѣстномъ купечествѣ.

Новый законъ былъ отпечатанъ въ № 104 „Вѣстника Рижской биржи“ за 1902 г. и гласитъ такъ:

„Высочайше утвержденное 8 апрѣля 1902 года мнѣніе Государственнаго Совѣта (Собр. узакон. № 42) о мѣрахъ къ упорядоченію торговли пенькою.

I. Въ измѣненіе и дополненіе подлежащихъ узаконеній постановить:

1) Относительно обращаемой въ продажу внутри Имперіи и за границу пеньки соблюдаются слѣдующія правила (2—5).

2) Пенька не должна содержать примѣси отбросовъ или иныхъ постороннихъ веществъ и не должна быть подмочена для искусственнаго увеличенія ея вѣса.

3) Связки пеньки должны вѣсить не болѣе пуда и состоять изъ волокна однородныхъ качества и обработки.

4) Связки пеньки составляются по длинѣ волокна безъ головокъ и обвязываются только однимъ крутцомъ, на первой ихъ трети, такъ, чтобы концы волокна висѣли свободно по обѣ стороны крутца и чтобы самое волокно могло быть осмотрѣно безъ развязыванія связокъ.

5) Крутецъ, которымъ обвязывается связка, долженъ быть пеньковый.

II. Уставъ о наказаніяхъ, налагаемыхъ мировыми судьями, дополнить слѣдующимъ правиломъ:

За продажу, приготовленіе или храненіе для продажи пеньки, содержащей примѣси отбросовъ или иныхъ постороннихъ веществъ

или же подмоченной для искусственного увеличенія вѣса волокна, виновные въ томъ торговцы подвергаются: аресту не свыше одного мѣсяца или денежному взысканію въ размѣрѣ не свыше ста рублей.

За несоблюденіе прочихъ, установленныхъ относительно обра- щаемой въ продажу внутри Имперіи и за границу пеньки, правилъ виновные въ томъ торговцы подвергаются: денежному взысканію въ размѣрѣ не свыше ста рублей.

III. Означенныя въ отд. I и II постановленія ввести въ дѣй- ствіе съ 1 августа 1902 г., предоставивъ Министру Финансовъ при- нять, по соглашенію съ Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ, зависящія мѣры къ заблаговременному и возможно большому оглашенію настоя- щаго узаконенія, какъ въ Россіи, такъ и за границу.“

## XI. Привозная торговля.

### 74. О торговлѣ сельдами.

Торговая Коммисія Рижскаго Городскаго Управленія препроводила при отношеніи отъ 7 мая 1902 г. за № 1353 на заключеніе Биржевого Комитета заявленіе Норвежскаго агента по дѣламъ рыболовства Гаральда Нильсена отъ 26 апрѣля 1902 года слѣдующаго содержанія:

„Норвежскіе экспортеры сельдей, а именно экспортное отдѣленіе торговаго общества въ Бергенѣ, поручило мнѣ возбудить ходатайство передъ Торговою Коммисією о томъ, чтобы браковка Норвежскихъ сельдей въ Ригѣ была вообще прекращена или чтобы правила браковки были подвергнуты соотвѣтственной ревизіи со стороны специалистовъ съ цѣлью привода этихъ правилъ въ согласіе съ современными потребностями торговли сельдами.

Въ С.-Петербургѣ обязательная браковка сельдей давно уже прекращена. Ходатайства нѣкоторыхъ, заинтересованныхъ въ остав- леніи браковки сельдей лицъ, о введеніи опять обязательной браковки Министерствомъ Финансовъ окончательно отклонены.

Вопросъ о введеніи браковки сельдей на сухопутной границѣ также разрѣшенъ въ отрицательномъ смыслѣ. Четыре года тому назадъ въ Либавѣ произведены разныя измѣненія въ существующихъ правилахъ браковки, каковыми измѣненіями расходы уменьшились и способъ отправленія товара съ буяна улучшился. Но Либавскіе импортеры всетаки, находя браковку обременительною для торговли, въ настоящее время обратились въ Министерство Финансовъ съ хода- тайствомъ о прекращеніи браковки сельдей въ Либавѣ.

Обязательная браковка сельдей въ мѣстахъ привоза не соотвѣт- ствуетъ болѣе нынѣшнимъ обстоятельствамъ и ни въ какомъ отношеніи не принесетъ какой либо пользы.

Когда 100 лѣтъ тому назадъ въ Россіи была введена браковка, обстоятельства здѣсь были совершенно иныя. Въ настоящее время грузъ, находясь всего 5—6 дней въ пути, за это время не подвергается порчѣ. Заготовка сельдей нынѣ также исполняется лучше и тщательнѣе.

Норвежская торговля сельдями съ Ригю производится почти исключительно по консигнаціи. Норвежскіе экспортеры присылаютъ товаръ мѣстнымъ агентамъ, предоставляя имъ опредѣленіе цѣны, и расходы по браковкѣ, храненію и пр. покрываются непосредственно первыми.

Въ виду сего заботливость Норвежскихъ экспортеровъ относительно тщательнаго обращенія съ ихъ товаромъ, совершенно понятна.

Также очевидно, что всякая охрана мѣстныхъ агентовъ или импортеровъ противъ поставки изъ Норвегіи недоброкачественнаго товара вполне излишня.

Если браковка имѣетъ цѣлью предоставлять подобную охрану дальнѣйшимъ покупателямъ или потребителямъ, то и этотъ способъ охраны не достигаетъ цѣли.

За качество и упаковку товара браковщикъ отвѣчаетъ лишь пока товаръ находится у него на рукахъ, т. е. въ продолженіи нѣсколькихъ часовъ. Послѣ сего товаръ уже на цѣлый годъ лишень наблюденія со стороны браковщика.

Въ мѣстныхъ крайне недостаточныхъ складочныхъ помѣщеніяхъ товаръ, особенно въ лѣтнее время, весьма скоро подвергается порчѣ. Бочка сельдей, которая въ день ея прибытія признана браковщикомъ товаромъ перваго сорта, уже послѣ короткаго времени, часто уже послѣ 2 или 3 недѣль, можетъ понизиться до третьяго сорта. Изображенный на бочкѣ знакъ, обозначающій I сортъ, при этомъ не уничтожается. Если бы по сему покупатель руководствовался означеннымъ знакомъ, то онъ въ большинствѣ случаевъ проигралъ-бы. — Не рѣдко подаются жалобы на то, что качество товара не соотвѣтствуетъ знаку браковщика.

Производимое на мѣстномъ буянѣ пополненіе недостаточно наполненныхъ бочекъ также не представляетъ надлежащей гарантіи, ибо всякому импортеру или торговцу предоставляется возможность перекладывать бочки вновь.

Упаковка на мѣстномъ буянѣ производится до того неравномѣрно, что разница чистаго вѣса поименованныхъ здѣсь бочекъ доходитъ до 34 фунтовъ на бочку. Поэтому покупатель считаетъ чистый товаръ однимъ пудомъ меньше, чѣмъ бочка дѣйствительно должна содержать таковой и соотвѣственно сему назначаетъ свою цѣну. За большее количество, оказывающееся въ бочкѣ, такимъ образомъ платы не производится.



Кромѣ того упомянутое пополненіе бочекъ препятствуетъ привозу лучшихъ сортовъ Норвежскихъ жирныхъ сельдей, пѣжное качество которыхъ не допускаетъ плотной упаковки. На это послѣднее обстоятельство на мѣстномъ буянь обращается мало вниманія. Согласно существующему предписанію бочка просто должна быть наполнена.

Чтобы произвести означенную процедуру наполненія необходимо спустить разсолъ изъ бочки, что весьма вредно отзывается на качествѣ товара.

Вскрытіемъ бочекъ сіи послѣднія совершенно портятся, бочечныя дна и обручи разламываются и затѣмъ лишь кое-какъ починяются.

Также весьма вреденъ для товара приливъ къ нему воздуха. Лицевая поверхность, т. е. верхній слой сельдей лишается хорошаго вида, часто перерывается и никогда не можетъ быть уложенъ въ свою первоначальную форму. Лицевая поверхность однако при продажѣ бочки въ Россіи играетъ важную роль, ибо здѣсь: „Товаръ лицомъ продается.“

Что-же касается здѣшнихъ складочныхъ помѣщеній для сельдей, то позволяю себѣ замѣтить, что таковыя для храненія съѣстныхъ продуктовъ совсѣмъ не пригодны. Не взирая уже на недостатки самыхъ построекъ, допускающихъ вліяніе переменъ температуры на товаръ, эти помѣщенія въ крайней степени грязны. Хранящіяся въ нихъ бочки покрыты толстымъ слоемъ уличной грязи и каменноугольною пылью и имѣютъ крайне непривлекательный видъ. Такъ какъ эти помѣщенія не снабжены окнами, то приходится, когда требуется впустить дневной свѣтъ, держать двери открытыми. Въ самой близи находятся большіе открытые каменноугольные склады, пыль съ которыхъ вмѣстѣ съ грязью съ улицъ и дворовъ часто въ густыхъ тучахъ вносится черезъ открытыя двери въ означенныя помѣщенія и осѣдаетъ здѣсь какъ на сельдяныя бочки, такъ и по всему помѣщенію.

Устройствомъ плотно затворяющихся оконъ и строгимъ надзоромъ надъ очищеніемъ помѣщеній можно было бы отчасти устранить упомянутое неудобство.

Съѣстные припасы въ особенности требуютъ умѣлаго и опрятнаго съ ними обращенія. Здѣсь и на то и на другое мало обращается вниманія.

Въ виду сего и нечему дивиться, что торговля сельдями у насъ падаетъ и что Норвежскіе экспортеры по возможности стараются избѣгнуть храненія товара въ Ригѣ.

Послѣ введенія постановленія Торговой Коммисіи отъ 2 ноября минувшаго года, запрещающаго пробуравку, спусканіе разсола и пополненіе бочекъ Норвежскихъ сельдей, если таковыя точно такъ-

же хорошо упакованы, какъ Потландскія, нѣсколько партій Норвежскихъ сельдей прибыли сюда въ плотной, безупречной упаковкѣ.

Хотя упаковка была гораздо лучше, чѣмъ каковую здѣсь умѣютъ произвести или обыкновенно производятъ, тѣмъ не менѣе всѣ бочки были вскрыты и попорчены и лишь для того, что-бы пополнить ихъ въ тѣхъ случаяхъ, когда это вообще оказалось возможнымъ, одною, двумя или тремя сельдами. Въ партіи, состоящей изъ 1084<sup>1</sup>/<sub>2</sub> бочекъ, при всемъ желаніи, ничего нельзя было прибавить, только браковщикомъ для опредѣленія качества, разорвано было по 1—2 сельди съ бочки, вслѣдствіе чего эта партія уменьшилась всего на 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> бочки сельдей. Изъ другихъ партій включительно разорванныхъ браковщикомъ сельдей потерялся 1 0/0. Сельди были крупныя, иначе потерялось бы меньше.

Означенная процедура обошлась :

сборъ браковки и рабочая плата за 1083 бочки	
по 27 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> коп. съ бочки . . . . .	295 руб. 12 коп.
причисляя къ сему стоимость разорванныхъ	
1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> бочки сельдей . . . . .	18 „ — „
всего . .	313 руб. 12 коп.

или, по исчисленіи всѣхъ расходовъ, около 8 0/0 съ вырученной отъ продажи сельдей суммы.

Къ сему слѣдуетъ еще прибавить городскіе сборы въ размѣрѣ 14<sup>1</sup>/<sub>4</sub> коп. съ бочки, а равно и убытокъ за пониженіе качества, поврежденіе бочекъ, потерю процентовъ и пр.

Само собою разумѣется, что такой образъ дѣйствій неправиленъ и весьма затрудняетъ дѣло. При такихъ ненормальныхъ условіяхъ торговля никогда процвѣтать не можетъ.

Совершенно справедливымъ является требованіе не взымать сборовъ за несдѣланную работу. Между тѣмъ рабочая плата взымается полностью все равно, произведена ли переупаковка или нѣтъ.

Сборъ браковщику въ 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub> коп. и бочарный сборъ въ 10 коп. съ бочки, слишкомъ высоки. Половинные размѣры этихъ сборовъ были бы болѣе, чѣмъ достаточны за эти работы.

Въ Либавѣ уже нѣсколько лѣтъ при осмотрѣ сельдей браковщикомъ вскрывается лишь каждая десятая бочка. Опытъ показалъ, что этого для опредѣленія качества и упаковки всей партіи вполне достаточно. Плата за работу, конечно, взымается лишь съ количества вскрытыхъ бочекъ. Если окажется, что упаковка всѣхъ вскрытыхъ бочекъ произведена недостаточно плотно — при чемъ сельдей вааръ въ каждой отдѣльной бочкѣ можетъ не доставать до 2 0/0, жирныхъ сельдей до 5 0/0 — то браковщику предоставляется право, вскрывать нѣсколько бочекъ или - же всю партію и, гдѣ это понадобится, пополнить бочки и снабжать поврежденный товаръ надлежащимъ знакомъ.

Если браковка здѣсь не будетъ отмѣнена, то уже введеніемъ подобныхъ правилъ былъ-бы сдѣланъ большой шагъ впередъ къ поощренію торговли.

Для точнаго опредѣленія содержанія бочки сельдей, было бы необходимо, установить для каждаго сорта сельдей извѣстную норму, принимаемую къ руководству какъ браковщикомъ, такъ равно и покупателемъ.

Шотландская упаковка, признаваемая въ настоящее время нормою, не можетъ служить руководствомъ, ибо она сама неудовлетворительна и Шотландскія бочки и сельди ниже по качеству Норвежскихъ.

Самымъ удобнымъ способомъ для сего являлось бы опредѣленіе содержанія по вѣсу безъ соли и разсола.

Продажа по вѣсу принята повсюду, отчасти и здѣсь, но пока лишь для сельдей „вааръ“, конхъ здѣсь требуется чистаго вѣса по крайней мѣрѣ 118 кило въ бочкѣ.

Подобный вѣсъ имѣютъ бочки хорошей упаковки, по крайней мѣрѣ этотъ вѣсъ оказывается въ бочкахъ здѣшней упаковки.

Торговымъ Обществомъ въ Бергенѣ рекомендуется для производимой соотвѣтственно качеству товара упаковки слѣдующая норма:

для сельдей „вааръ“ 118 кило чистаго вѣса съ бочки

„ „ „сло“ 115 „ „ „ „ „

„ жирныхъ сельдей 110 „ „ „ „ „

а равно, что-бы партіи, которыя снабжены свидѣтельствами Норвежскихъ присяжныхъ браковщиковъ о соотвѣтствіи вѣса съ вышеуказанными нормами и о безупречномъ качествѣ товара, были освобождены отъ осмотра со стороны мѣстныхъ браковщиковъ.

Норвежскіе экспортеры питаютъ надежду, что Торговая Коммисія не оставитъ ихъ ходатайство безъ вниманія и въ самомъ непродолжительномъ времени введетъ необходимыя для поднятія ввоза Норвежскихъ сельдей въ Ригу преобразованія.“

Заключеніе Биржевого Комитета по настоящему дѣлу отъ 7 сентября 1902 г. за № 1298 гласитъ:

„Вслѣдствіе отношенія отъ 7 мая с. г., за № 1353, Рижскій Биржевой Комитетъ, возвращая при семъ прошеніе Норвежскаго агента по рыболовству Г. Нильсена отъ 26 апрѣля с. г., имѣетъ честь сообщить въ нижеслѣдующемъ свое заключеніе по возбужденному г-номъ Нильсеномъ вопросу объ измѣненіи или отмѣнѣ дѣйствующихъ правилъ для браковки сельдей въ г. Ригѣ.

Совершенною отмѣну браковки сельдей въ Ригѣ Биржевой Комитетъ пока не считаетъ удобною, въ особенности пока въ экспортныхъ городахъ не введена обязательная норвежская браковка и новый законъ о бочкахъ не вступитъ въ дѣйствіе.

Но Биржевой Комитетъ не можетъ не высказаться за измѣненіе и облегченіе нынѣ дѣйствующихъ правилъ браковки съ одной стороны



съ цѣлью сокращенія расходовъ, а съ другой стороны въ видахъ скорѣйшаго выполненія браковки. Нельзя отрицать, что въ теченіе времени Рижская торговля сельдями постепенно значительно падала и Рига давно уже уступила Либавѣ свое мѣсто перваго Балтійскаго порта по привозу сельдей, хотя положеніе ея въ нѣкоторомъ отношеніи болѣе выгодно и она естественно могла бы претендовать на наибольшій привозъ сельдей.

Чтобы по возможности устранить существующія неудобства браковки и отвоевать опять для Риги прежнее ея значеніе, Биржевой Комитетъ позволяетъ себѣ предложить слѣдующія измѣненія браковки:

Изъ приходящей партіи сельдей, по указаніямъ браковщика, вынимается, безъ особаго выбора, каждая десятая бочка отдѣльной партіи (марки) и подвергается осмотру. Если при этомъ окажется, что сельди хорошаго качества и упакованы какъ слѣдуетъ, при чемъ средній чистый вѣсъ бочки норвежскихъ сельдей безъ соли и разсола долженъ быть

жирныхъ сельдей . . .	115 килогр.
сельдей сло . . . . .	118 „
сельдей вааръ . . . . .	120 „

то вся партія (марка) безъ снятія разсола и безъ пополненія упаковки, выдается получателю въ свободное его распоряженіе. Въ сомнительныхъ случаяхъ можетъ быть выбрана и осмотрѣна еще часть партіи.

Такимъ образомъ должно быть поступаемо также со шведскими, голландскими, французскими и шотландскими сельдями, однако безъ установленія при этомъ опредѣленнаго чистаго вѣса сельдей, а предоставленія этого, по прежнему, усмотрѣнію браковщика, такъ какъ по опыту извѣстно, что эти сорта почти всегда доставляются въ удовлетворительной упаковкѣ.

Если послѣ осмотра окажется, что качество и упаковка сельдей не удовлетворительны или же относительно норвежскихъ сельдей, что не имѣется установленнаго чистаго вѣса сельдей, то браковщикъ обязанъ открыть всѣ бочки партіи, произвести браковку согласно дѣйствующимъ правиламъ и гдѣ нужно пополнить упаковку, а также, въ случаѣ надобности опорожнить бочку, чтобы имѣть возможность произвести нужную сортировку или удалить лишніе соль и разсолъ.

Цехи какъ мѣрильщиковъ, такъ и бочарей должны получать вознагражденіе только за открываемое число бочекъ и за оказанную помощь при приѣмѣ, перевозкѣ, укладкѣ и т. п. всей партіи.

Для того чтобы браковщикъ могъ дѣйствовать совершенно свободно и безиристрастно и не паходиться въ отношеніи получаемаго дохода въ зависимости отъ болѣе или менѣе строгаго производства

браковки, Биржевой Комитетъ считаетъ необходимымъ, чтобы ему назначено было отъ города опредѣленное годовое жалованье.

По мнѣнію Комитета рекомендовалось бы, ввести предложенныя выше измѣненія, въ видѣ опыта, пока лишь на одинъ годъ и, по собраніи свѣдѣній о вліяніи этихъ измѣненій, окончательно установить правила на будущее время. Сельди представляютъ собою столь разнообразный товаръ, что нельзя впередъ предвидѣть всѣ послѣдствія предлагаемыхъ измѣненій, а опытъ долженъ показать удобоисполнимость ихъ на практикѣ.

Не касаясь ближе дальнѣйшихъ указаній г-на Нильсена, являющихся болѣе или менѣе несущественными, Биржевой Комитетъ не можетъ не указать въ заключеніе въ интересахъ торговли сельдами на желательность улучшенія складочныхъ помѣщеній, для лучшаго, чѣмъ въ настоящее время, сохраненія складываемаго въ нихъ товара; кромѣ того безусловно необходимо, сдѣлать проѣзжими ведунція къ сельдяному буяну улицы и содержать ихъ въ исправномъ и чистомъ состояніи.

Въ особенности когда санный путь прекращается, улицы въ такомъ состояніи, что по нимъ нельзя проѣхать съ порожнею повозкою, не говоря уже о нагруженной, а вслѣдствіе этого затрудняется и дорожаетъ доставка и отвозка сельдей.

## 75. Мѣста для выгрузки и нагрузки.

Относительно мѣстъ для разгрузки и нагрузки въ отчетномъ году никакихъ вопросовъ не подымалось.

## 76. Подъемные краны.

### а. Электрическій кранъ.

Въ 1900 г. Биржевой Комитетъ обратился къ управленію Риго-Орловской желѣзной дороги съ просьбой взять на себя расходы по устройству рельсоваго пути, ведущаго къ электрическому крану. Постановленіемъ желѣзнодорожнаго Совѣта отъ 4 апрѣля с. г. ходатайство это было однако оставлено безъ послѣдствій и Биржевому Комитету не только пришлось отказаться отъ полученія обратно внесепныхъ имъ 1500 рублей, но еще приплатить 231 руб. 36 коп. израсходованныхъ при устройствѣ сверхъ смѣты.

Чтобы дать возможность удобнѣе подвозить вагоны къ электрическому крану, старшина Паневіцъ предложилъ удлинить проложенный въ 1900 г. рельсовый путь къ крану до ближайшаго вверхъ по рѣкѣ сарая и соединить его съ расположеннымъ тамъ путемъ особою стрѣлкою. Послѣ уплаты 1210 руб. 56 коп. желѣзнодорожному управ-

ленію, послѣднимъ произведено было улучшеніе рельсового пути. Необходимыя земляныя работы и замощеніе были съ предупредительностью исполнены Городскою Управой за счетъ Биржевого Комитета. Отношеніемъ отъ 11 декабря за № 10,875 желѣзнодорожное управленіе потребовало за проложеніе рельсового пути еще добавочную плату въ 189 руб. 40 коп. Полнаго расчета до конца года не послѣдовало.

#### б. Плавуцій кранъ.

Въ 1899 г. Биржевой Комитетъ рѣшилъ снабдить Рижскій портъ новыми кранами сообразно современнымъ требованіямъ. Предполагалось приобрѣсти прежде всего для таможенного района 10 тонный кранъ для отвлеченія части работы отъ построеннаго въ 1871 г. 25 тоннаго крана, затѣмъ поставить 50 тонный кранъ для очень тяжелыхъ грузовъ на нижнемъ концѣ Андреевскаго полуострова; въ заключеніе же въ распоряженіе судоходства должны были быть отданы крытые товарные сараи съ стоящими впереди ихъ кранами, поднимающими отъ 1½ до 2½ тонъ.

Въ докладной запискѣ отъ 6 ноября 1901 г. за № 141 портовой инженеръ увѣдомлялъ управленіе подъемными кранами, что электрическій 10 тонный кранъ началъ свою дѣятельность, къ поставкѣ же 50 тоннаго крана на предположенномъ мѣстѣ, на нижнемъ концѣ Андреевскаго полуострова, нельзя еще приступить, пока не послѣдуетъ устройства полуострова, до чего пройдетъ вѣроятно еще много лѣтъ. Возникло поэтому предположеніе на мѣсто неподвижнаго берегового крана приобрѣсти для порта плавуцій кранъ и употреблять послѣдній по возможности и при постройкѣ экспортной гавани для перемѣщенія и перенесенія бетонныхъ блоковъ. Для уясненія настоящаго вопроса, портовой инженеръ представилъ краткое описаніе крановъ различной конструкціи, могущихъ быть принятыми во вниманіе и указалъ на затруднительную, требующую много времени и расходовъ эксплуатацію плавучаго крана, которая въ Рижскомъ портѣ затруднялась бы еще тѣмъ, что на самомъ берегу не имѣется рельсового пути и тяжелые переданные краномъ на берегъ грузы должны будутъ другими способами перевозиться далѣе и подыматься въ вагоны. По его мнѣнію неподвижный береговой кранъ, съ помощью котораго приблизительно въ теченіи одного часа самый тяжелый грузъ можетъ быть поднять изъ корабля и опущенъ въ вагонъ, соотвѣтствуетъ гораздо болѣе требованіямъ скорой, удобной и хозяйственной работы, чѣмъ плавуцій кранъ.

Управленіе подъемными кранами присоединилось къ означеннымъ соображеніямъ портового инженера и предложило Биржевому Комитету въ запискѣ отъ 4 декабря 1901 г. какъ мѣсто для постановки большаго крана нижній конецъ Андреевскаго полуострова, при чемъ имъ изложено было слѣдующее:



„Участокъ на сѣверномъ концѣ Андреевскаго полуострова по всей вѣроятности лишь черезъ много лѣтъ будетъ на-столько устроенъ, чтобъ на немъ можно было поставить кранъ и проложить ведущіе къ послѣднему рельсовые пути.

Для болѣе ранняго достиженія намѣченной цѣли, делегація нашла единогласно, что по своему положенію и остальнымъ условіямъ нижній конецъ Андреевскаго полуострова представляется наиболѣе подходящимъ для постановки большого крана, если только береговыя укрѣпленія будутъ приведены здѣсь въ надлежащее состояніе, такъ чтобы и суда съ болѣе глубокой осадкой могли здѣсь причаливать. Делегація полагаетъ, что какъ разъ на этомъ мѣстѣ кранъ будетъ въ состояніи оказывать привозной торговлѣ услуги, которыя она ожидаетъ и въ которыхъ нуждается.

На основаніи вышеизложеннаго делегація имѣетъ честь почтительнѣйше просить Рижскій Биржевой Комитетъ, сдѣлать соотвѣтственные шаги для полученія согласія Управляющаго таможеней на постановку большого разгрузнаго и нагрузнаго крана въ 50 тоннъ подъемной силы на нижнемъ концѣ Андреевской дамбы и соотвѣтственнаго приведенія въ порядокъ укрѣпленія тамъ берега со стороны Рижскаго Городскаго Управленія.“

Машинный инженеръ Флейшеръ счелъ нужнымъ высказаться противъ этого предложенія въ представленіи отъ 17 декабря, оканчивающемся слѣдующимъ образомъ:

„Разъ Биржевой Комитетъ обязался имѣть въ готовности для производства работъ въ новой гавани плавучій кранъ, то пріобрѣтеніемъ такового изъ средствъ портовыхъ сборовъ онъ могъ бы избавить себя отъ весьма существеннаго расхода изъ собственныхъ средствъ.

Устройство временнаго крана для портовыхъ сооруженій — и при употребленіи наличныхъ шаландъ — все же стоило бы въ виду большого выноса около 8—10,000 руб., предполагая при томъ что теперешній рефулеръ III съ имѣющимися уже машинами могъ бы быть перестроенъ для этой цѣли, что, однако, должно считаться весьма сомнительнымъ, такъ какъ безъ рефулера III въ качествѣ такового пока трудно будетъ обойтись. — Примѣненіе ручнаго крана слѣдуетъ признать невозможнымъ вслѣдствіе слишкомъ незначительной рабочей способности подобнаго крана.

Къ этому слѣдуетъ присовокупить, что новая гавань не тотчасъ по своему сооруженіи будетъ снабжена нагрузными приспособленіями, и этотъ недостатокъ могъ бы быть устраненъ помощью плавучаго крана.

Число тяжелыхъ, то есть вѣсящихъ болѣе 25 тоннъ грузовъ, будетъ въ общемъ не такъ велико, чтобы новый кранъ былъ ими исключительно занятъ; напротивъ слѣдуетъ ожидать, что онъ едва-ли половину года будетъ работать при корабляхъ. Поэтому было бы очень желательно употреблять его не только для разгрузки и

нагрузки, а и для другихъ цѣлей для того, чтобы расходы по его приобретению лучше оплачивались. Къ употребленію его представлялись бы напримѣръ случаи и при землечерпательныхъ работахъ.

Плавучій кранъ, приблизительно въ 50 тоннъ подъемной силы, съ подвижнымъ журавлемъ по представленному проекту фирмы Ланге и Сынъ имѣетъ, при выносѣ приблизительно въ 43' и при 20 тоннахъ подъемной силы, найти примѣненіе для перенесенія массивовъ при постройкѣ экспортной гавани. При грузѣ въ 50 тоннъ выносъ составляетъ 30 футовъ и хватаетъ черезъ откосы дамбы АВ, до Андреевской дамбы и Андреевскаго полуострова. При выносѣ приблизительно въ 20 футовъ кранъ подымаетъ 75 тоннъ. Глубина его осадки 5 футовъ.

Подобный же проектъ разрабатывается въ настоящее время фирмою Нагель и Кемпъ въ Гамбургѣ, но до сихъ поръ еще не присланъ. Стоимость такого крана составитъ по расчету фирмы Ланге и Сынъ около 85,000 руб.<sup>4</sup>

27 февраля Биржевой Комитетъ еще подробнѣе занялся вопросомъ о кранахъ. Приглашенный высказаться по поводу сдѣланныхъ противъ его заключенія возраженій, портовой инженеръ указываетъ на то, что онъ пришелъ къ слѣдующимъ выводамъ:

- 1) расходы по устройству неподвижнаго 50-тоннаго крана меньше чѣмъ по устройству плавучаго;
- 2) расходы по содержанію и эксплуатаціи тоже меньше;
- 3) примѣненіе плавучаго крана встрѣчаетъ въ рѣчной гавани затрудненія, исчезающія лишь тамъ, гдѣ нѣтъ теченія.

Противъ перваго пункта не было сдѣлано никакихъ возраженій. Правильность втораго пункта была также признана, но при этомъ замѣчено, что плавучій кранъ представляетъ безусловно доходное устройство. По этому поводу онъ считаетъ нужнымъ указать на то, что плавучій кранъ будетъ стоить 85,000 руб., что расходы по эксплуатаціи составятъ нѣсколько тысячъ рублей, и что нѣсколько времени тому назадъ г-мъ Гальгреемъ сообщено, что въ продолженіи одного года въ Ригу ввезено 11 грузовъ, вѣсящихъ болѣе 25 тоннъ. Насколько въ будущемъ возрастетъ это число, никто не можетъ сказать, тѣмъ не менѣе на основаніи этихъ данныхъ приходится сомнѣваться въ доходности плавучаго крана.

Противъ указанныхъ въ 3 пунктѣ трудностей обращенія съ плавучимъ краномъ въ проточной водѣ были сдѣланы возраженія и названъ рядъ портовъ, въ которыхъ работаютъ плавучіе краны. На это онъ долженъ замѣтить, что лишь часть указанныхъ крановъ служитъ торговымъ сообщеніямъ, часть же предназначена для строительныхъ цѣлей и для оборудованія военныхъ судовъ и употребляется при совершенно особыхъ условіяхъ. Если же разсмотрѣть условія названныхъ портовъ, то окажется, что ни одинъ изъ нихъ нельзя

сравнить съ Рижскимъ портомъ. Всѣ они представляютъ бассейны или доковые порты безъ теченія, или же рѣчныя гавани, гдѣ краны работаютъ въ мѣстахъ, защищенныхъ противъ теченія.

Машинный инженеръ Флейшеръ возражалъ на это:

„Что касается расходовъ по приобрѣтенію плавучаго крана, также какъ по его эксплуатаціи, то расходы эти дѣйствительно будутъ больше, чѣмъ при неподвижномъ кранѣ, но за то и примѣнимость плавучаго крана значительно большая, чѣмъ неподвижнаго крана. Прислуга при плавучемъ кранѣ стоитъ около 145 руб. въ мѣсяцъ, расходъ на уголь и смазку составляетъ по здѣшнимъ условіямъ ежемесячно самое большое 180 руб., такимъ образомъ расходы по эксплуатаціи въ теченіи 6 мѣсяцевъ составятъ приблизительно 2000 рублей.

Что же касается примѣненія плавучихъ крановъ въ проточной водѣ, то въ этомъ отношеніи Рига едва-ли въ болѣе неблагоприятныхъ условіяхъ, чѣмъ остальные называемые инженеромъ Пабстъ порты. Впродолженіи лѣта теченіе въ Двинѣ крайне незначительно, единственное время года, которое можетъ быть потребовало-бы осторожности въ обращеніи съ плавучимъ краномъ, это время весенняго половодья послѣ ледохода, слѣдовательно періодъ приблизительно въ 4 недѣли. Если-бы въ это время потребовалась помощь плавучаго крана, то не представляло-бы затрудненія поставить обслуживаемое краномъ судно въ одну изъ гаваней позади выправительныхъ дамбъ, гдѣ оно будетъ защищено отъ теченія.“

Собраніе рѣшило поручить инженеру Флейшеру выработать смѣту на постройку простаго легкаго ручнаго плавучаго крана для поднятія блоковъ въ экспортной гавани и въ тоже время сдѣлать попытку получить подходящій кранъ въ наемъ.

Въ засѣданіи 9 апрѣля предсѣдатель сообщилъ, что изъ средствъ портовыхъ сборовъ разрѣшены 85,000 руб. на приобрѣтеніе большого крана, но только подъ условіемъ, чтобы кранъ былъ заказанъ въ Россіи. На происходившихъ въ Биржевомъ Комитетѣ совѣщаніяхъ по поводу приобрѣтенія крана, еще не состоялось до сихъ поръ соглашенія относительно того, слѣдуетъ ли приобрѣсти плавучій или неподвижный, стоящій на землѣ кранъ. За неподвижный кранъ говорятъ меньшіе сравнительно расходы по приобрѣтенію и эксплуатаціи; за плавучій кранъ разносторонность его примѣненія. Въ особенности же въ пользу приобрѣтенія плавучаго крана говорятъ мѣстныя условія, большая, простирающаяся до 14 верстъ портовая область, заставляющая желать присутствіе крана то въ верхней, то въ нижней ея части. Что-же касается спеціально указанія на трудность обращенія съ плавучимъ краномъ, то слѣдуетъ замѣтить, что строящіеся въ настоящее время краны снабжаются машиной для собственнаго передвиженія и гребнымъ винтомъ, и потому обращаться съ ними теперь легче.



Старшина Панневицъ замѣтилъ, что предполагается неподвижный кранъ поставить на концѣ Андреевской дамбы. Между тѣмъ въ мѣстномъ таможенномъ вѣдомствѣ имѣется въ виду предоставить копецъ Андреевской дамбы каботажному судоходству и постараться о томъ, чтобы таможенный районъ, какъ предполагалось раньше, былъ расширенъ. При подобныхъ обстоятельствахъ вопросъ о томъ, куда долженъ быть поставленъ кранъ въ интересахъ торговли и судоходства можетъ найти разрѣшеніе лишь по прошествіи многихъ лѣтъ. Въ виду этого онъ былъ бы теперь, въ случаѣ если изложенія инженера Флейшера окажутся вѣрными, за пріобрѣтеніе плавучаго крана.

При голосованіи вопроса большинство высказалось за то, что при существующихъ условіяхъ слѣдуетъ дать преимущество плавучему крану въ 50 тоннъ подъемной силы передъ неподвижнымъ береговымъ краномъ, послѣ чего собраніе рѣшило поручить машинному инженеру Флейшеру выработать условія поставки заказа и разослать ихъ ряду русскихъ фабрикъ.

Послѣ того, какъ 22 апрѣля многія фабрики были приглашены къ подачѣ своихъ предложеній на поставку крана, до свѣдѣнія Биржевого Комитета дошло, что отдача поставки плавучаго крана будетъ зависѣть отъ Морского Министерства; въ виду этого Комитетъ пригласилъ фабрики изложить свои предложенія на русскомъ языкѣ и вложить указаніе стоимости въ особый конвертъ, при чемъ срокъ для подачи предложеній продолженъ имъ былъ до 20 мая.

13 іюля Биржевой Комитетъ послалъ за № 891 шесть поступившихъ заявленій въ Петербургъ, въ Морское Министерство Начальнику Главнаго Управленія по судостроенію и оборудованію судовъ, вице-адмиралу В. П. Верховскому съ просьбой привлечь Комитетъ къ обсужденію предложеній. Обсужденіе это однако замедлилось. Такъ какъ Биржевой Комитетъ для перенесенія каменныхъ блоковъ въ экспортной гавани обезпечилъ себя плавучимъ краномъ, всякая же надежда получить осенью большой кранъ исчезла, то онъ велѣлъ поставить на одинъ изъ своихъ рефулеровъ деревянный 20 тонный кранъ, который долженъ былъ стоить около 1500 руб. 3 августа вице-адмираломъ Верховскимъ было принято предложеніе акціонернаго общества Краматорскаго металлургическаго завода въ Харьковской губерніи, которое представило затѣмъ рисунки и спецификаціи, пересланные 24 октября Биржевому Комитету и не вызвавшіе никакихъ возраженій. Возвращая эти бумаги при отношеніи отъ 16 ноября за № 1460, Биржевой Комитетъ высказался вмѣстѣ съ тѣмъ за просимое заводомъ продленіе срока доставки, указавъ на то, что таковой можетъ быть перенесенъ съ 1 марта на 1 апрѣля безъ ущерба для рабочихъ условій въ Рижской экспортной гавани.

## в. Отдача крановъ въ арендное содержаніе Рижской таможенной артели.

Послѣ того, какъ со стороны Биржевого Комитета 21 декабря за № 1359 отказано было таможенной артели въ возобновленіи контракта на пользованіе Андреевскимъ краномъ, и артели сообщены основанія договора о пользованіи 25 тоннымъ и новымъ электрическимъ кранами, послѣдній былъ 27 марта подписанъ обѣими сторонами.

Договоръ этотъ состоялъ въ слѣдующемъ:

„Между Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ съ одной стороны и Рижскою таможенной артелью съ другой заключенъ слѣдующій договоръ относительно пользованія обоими кранами, поставленными въ таможенномъ районѣ:

1) Рижскій Биржевой Комитетъ передаетъ Рижской таможенной артели оба крана поставленные въ таможенномъ районѣ въ исключительное пользованіе для подъема и спуска грузовъ за арендную плату 1 коп. за каждый нудъ груза поднятый какъ новымъ 10 тоннымъ, такъ и 25 тоннымъ краномъ.

2) Всѣ расходы по завѣдыванію обоими кранами, какъ то : жалованія обоимъ кранмейстерамъ, электрическая сила, плата рабочимъ, керосинъ и масло для смазки, ремонтъ и т. п. носить арендаторъ.

3) Таможенная артель обязуется вести для каждаго крана отдѣльно запись о количествѣ поднятаго груза и представлять эти записи Биржевому Комитету по его требованію для просмотра. Точно также таможенная артель обязывается строго держаться данныхъ Биржевымъ Комитетомъ правилъ и инструкцій для пользованія краномъ и точно ихъ исполнять.

4) Артель обязывается оба крана со всѣми принадлежностями, согласно выданной подробной роспискѣ содержать и снова сдать въ такомъ же хорошемъ состояніи, въ какомъ она ихъ приметъ и должна заботиться объ ихъ охранѣ и чисткѣ, но не отвѣчаетъ за ихъ естественное изнашиваніе и не обязана возобновлять ихъ окраску.

5) Артель обязывается назначить двухъ кранмейстеровъ съ потребными техническими познаніями, которые должны присутствовать каждый разъ при употребленіи крановъ и указывать или сами производить работы по укрѣпленію грузовъ къ цѣпи крана, поднятію, перенесенію и опусканію таковыхъ.

6) Артель и ея кранмейстеръ имѣютъ во всѣхъ случаяхъ употребленія крана подчиняться инженеру Биржевого Комитета и безъ возраженій исполнять его распоряженія. Инженеръ рѣшаетъ, имѣютъ ли лица, представленныя на должность кранмейстера, нужныя техническія познанія и годятся ли они для этой должности.

7) Артель имѣтъ право взимать за пользованіе кранами плату въ 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> коп. за пудъ брутто, включая и плату за рабочихъ. За вторичное употребленіе крановъ для поднятія грузовъ, которые ими разъ уже были подняты не взимается никакого сбора и никакой платы за работу, такъ какъ уже въ таксѣ платы биржевой артели за нагрузку товаровъ на фуры или въ вагоны и за работу при грузахъ, вѣсящихъ болѣе 62 пудовъ оговорена особая плата.

8) Настоящій договоръ заключенъ на годъ, считая съ 27 марта с. г. и каждый изъ контрагентовъ имѣтъ право отказа, но о такомъ отказѣ должно быть заявлено самое позднее 31 декабря текущаго года; въ противномъ случаѣ договоръ считается продолженнымъ еще на годъ.

9) Еслибы въ теченіи контрактнаго года Правительствомъ были заявлены требованія на 10 тонный кранъ, то этимъ будутъ уничтожены условія настоящаго договора, по сколько они касаются 10 тоннаго крана, причемъ таможенная артель не можетъ предъявить никакихъ требованій къ Биржевому Комитету.

10) Всѣ истекающіе изъ этого договора особые расходы по гербовому сбору и пр. падаютъ на долю биржевой артели.

11) Еслибы, противъ ожиданія, возникли несогласія между договаривающимися сторонами, то таковыя рѣшаются безапелляціонно третейскимъ судомъ, въ который каждая изъ сторонъ выбираетъ одного третейскаго судью; эти третейскіе судьи выбираютъ, въ случаѣ разногласія, посредника.

Въ свидѣтельство сего настоящій договоръ удостовѣренъ обѣими договаривающимися сторонами, при отказѣ отъ всякихъ возраженій, собственноручною подписью и приложеніемъ печати.

31 мая за № 689 Биржевой Комитетъ послалъ таможенной артели слѣдующую бумагу:

3 ноября 1901 г. делегація по завѣдыванію кранами доложила Биржевому Комитету, что артель изъявила готовность, принять въ завѣдываніе новый 10 тонный кранъ, при чемъ могущій оказаться перевѣсъ доходовъ надъ расходами долженъ былъ быть предоставленъ въ распоряженіе Биржевого Комитета. Биржевой Комитетъ принялъ предложеніе артели, и артель поэтому, на основаніи заключеннаго договора, обязана предоставить въ распоряженіе Биржевого Комитета полученный перевѣсъ доходовъ въ размѣрѣ 424 руб. 22 коп.

Отношеніемъ отъ 3 апрѣля с. г. за № 130 таможенная артель объявляетъ управленію подъемными кранами, что артель готова за пользованіе 10 тоннымъ краномъ уплатить 200 руб. О готовности артели уплатить 200 руб., когда дѣло идетъ объ обязанности уплатить 424 руб. 22 коп., не можетъ понятно быть и рѣчи. Вопросъ могъ заключаться во всякомъ случаѣ лишь въ томъ, будетъ-ли Биржевой Комитетъ согласенъ отказаться изъ вниманія къ обстоятельствамъ отъ



части требуемой имъ по праву платы. Приведенный артелью мотивъ представляется ему однако не достаточнымъ, чтобы служить основаниемъ къ подобному шагу, тѣмъ болѣе, что согласно условіямъ новаго договора слѣдующая Биржевому Комитету сумма за 10 тонный кранъ составила бы не 424 руб. 22 коп., а 673 руб. 45 коп. а за оба крана вмѣстѣ не 1200 руб., а 3004 руб. 52 коп.

При подобныхъ обстоятельствахъ Биржевой Комитетъ не видитъ никакого основанія дать ходъ ходатайству таможенной артели и приглашаетъ поэтому артель уплатить 424 руб. 22 коп. въ кассу Биржевого Комитета“.

Послѣ того, какъ Биржевой Комитетъ отношеніемъ отъ 24 сентября за № 1257 еще разъ предложилъ таможенной артели внести выше-названную сумму въ кассу Биржевого Комитета, послѣдняя наконецъ исполнила означенное требованіе.

Съ апрѣля до конца декабря 1902 г. поднято было электрическимъ 10 тоннымъ краномъ 110,050 пуд. и 25 тоннымъ краномъ 169,964 пуда, всего 276,014 пудовъ.

## **XII. Фабричная часть.**

### **77. Положеніе торговли желѣзомъ на Рижскомъ рынкѣ.**

Канцелярія при Товарищѣ Министра Финансовъ, завѣдывающемъ дѣлами торговли и промышленности, предложеніемъ отъ 5 апрѣля 1902 г. за № 4469, обратилась въ Биржевой Комитетъ съ просьбою о сообщеніи данныхъ относительно характера желѣзной торговли на Рижскомъ Рынкѣ, а именно : о биржевыхъ правилахъ и обычаяхъ по торговлѣ желѣзомъ, объ организаціи мѣстной торговли желѣзомъ (участіе въ ней биржи, торговые склады, коммисіонная торговля); объ обычныхъ срокахъ кредита, скидокъ при наличномъ расчетѣ, объ обычныхъ условіяхъ сдѣлокъ (на наличный товаръ, на поставку) и т. п. Кромѣ того канцелярія просила сообщенія слѣдующихъ свѣдѣній, сообщенныхъ при посредствѣ лицъ, наиболѣе освѣдомленныхъ относительно мѣстной желѣзной торговли.

1) Общее количество поступающихъ на рынокъ желѣзныхъ товаровъ, съ подраздѣленіемъ на главные ихъ виды и указаніемъ, изъ какого района производства каждый видъ получается, 2) подробная характеристика наиболѣе ходячаго на мѣстномъ рынкѣ желѣзнаго товара по развѣсу, маркѣ, качеству и отличительнымъ признакамъ, и 3) главные пункты сбыта продуктовъ.

Биржевой Комитетъ передалъ это дѣло своей делегаціи по мѣстной фабричной промышленности, которая разослала составленные листы какъ мѣстнымъ агентамъ и представителямъ металлургическихъ за-

водовъ, такъ и главнѣйшимъ потребителямъ желѣза, какъ машиностроительнымъ, желѣзодѣлательнымъ заводамъ и крупнѣйшимъ торговымъ желѣзомъ.

Собранный такимъ путемъ матеріалъ былъ, понятно, довольно неполонъ, а посему, при живѣйшемъ участіи г. г. Р. Риса, Г. М. Карлейля и Л. Робинсона, былъ пополненъ, провѣренъ и обработанъ, составленная же на основаніи сего матеріала общая вѣдомость была представлена Канцеляріи при Товарищѣ Министра при нижеслѣдующемъ донесеніи Комитета отъ 7 декабря 1902 г. за № 1562:

„Во исполненіе предложенія отъ 5 апрѣля за № 4469 Рижскій Биржевой Комитетъ по вопросу о положеніи торговли желѣзомъ въ г. Ригѣ имѣетъ честь донести слѣдующее:

а) на Рижской биржѣ желѣзомъ вообще не торгуютъ, въ виду чего въ Ригѣ не установилось никакихъ биржевыхъ обычаевъ или правилъ по торговлѣ желѣзомъ;

б) торговля желѣзомъ въ Ригѣ совершается посредствомъ агентствъ и мѣстныхъ торговцевъ наличнымъ товаромъ; всѣ болѣе крупные металлургическіе заводы Россіи имѣютъ въ Ригѣ своихъ представителей; коммисіонной торговли желѣзомъ въ Ригѣ не существуетъ, а равно не имѣется консигнаціонныхъ складовъ;

в) главными потребителями желѣза и полуфабрикатовъ изъ желѣза являются въ Ригѣ машиностроительные и вагонные заводы, приобретающіе свои матеріалы большею частью изъ большихъ заводовъ Польши и южной Россіи и обеспечивающіе себя надлежащимъ количествомъ матеріаловъ по контрактамъ, которые заключаются ими непосредственно съ означенными заводами или черезъ мѣстныхъ представителей послѣднихъ; мѣстные торговцы совершаютъ сдѣлки только по точному заказу;

2) Особыхъ обычаевъ о кредитныхъ срокахъ не имѣется; обыкновенно сдѣлки совершаются на акцептацію векселя съ срокомъ 4 мѣсяцевъ со дня фактуры; при платежѣ наличными деньгами обыкновенно дается скидка въ 2<sup>0</sup>/<sub>0</sub>.

Главный сбытъ поступающаго въ Ригу желѣза въ самой Ригѣ; за Ригу сбытъ весьма незначителенъ и распространяется лишь на часть Лифляндской и небольшую часть Курляндской губерній. Съ другой стороны Рижскіе машиностроительные, вагонные и металлургическіе заводы рассылаютъ свои издѣлія по всей Россіи; но вслѣдствіе далекаго разстоянія отъ мѣстъ производства желѣза и каменнаго угля, высокихъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ, высокихъ пошлинъ и портовыхъ сборовъ за привозимые изъ-за границы желѣзо и каменный уголь, а равно вслѣдствіе увеличивающейся съ каждымъ годомъ конкуренціи заводовъ, расположенныхъ вблизи мѣстъ производства желѣза и угля, положеніе ихъ чрезвычайно трудное.

Для поднятія Рижской желѣзной торговли и способствованія Рижской машиностроительной и металлообрабатывающей промышленности, развившимся на здоровомъ, прочномъ основаніи и пріобрѣвшимъ, благодаря своимъ качествамъ, хорошую славу по всей Россіи, весьма необходимо уменьшеніе ныне крайне высокой провозной платы по желѣзнымъ дорогамъ, составляющей 27 коп. за пудъ полуфабрикатовъ и около 19 коп. за чугуны, заготовки, болванки и т. п. съ юга Россіи. Неизмѣримо полезно однако какъ для торговли желѣзомъ, такъ и для всей торговли Риги было бы приведеніе въ судоходное состояніе верхней Двины и соединеніе ея съ Днѣпромъ. Въ такомъ случаѣ югъ Россіи имѣлъ бы возможность доставлять свое желѣзо въ Ригу за провозную плату въ 7 коп., между тѣмъ какъ настоящая чрезмѣрно высокая плата въ 27 коп. за пудъ крайне угнетающимъ образомъ дѣйствуетъ на торговлю и промышленность.

Точно опредѣлить количество приходящаго въ Ригу желѣза, по сортамъ и происхожденіи, весьма трудно, но Биржевой Комитетъ, при участіи болѣе крупныхъ представителей Рижской желѣзной торговли произвелъ тщательное изслѣдованіе, результаты котораго довольно близки къ дѣйствительности и изложены въ представляемой при семъ вѣдомости. Во второмъ приложеніи помѣщены свѣдѣнія о движеніи цѣнъ на желѣзо и полуфабрикаты въ Ригѣ за послѣднее трехлѣтіе.

По упомянутой вѣдомости, обнимающей собою 12 сортовъ, общее количество прихода желѣза и полуфабрикатовъ въ Ригу слѣдующее:

	изъ-за границы	юга Россіи	сѣверной Россіи
въ 1999 г.	2,048,267 пуд.	2,552,418 пуд.	349,725 пуд.
„ 1900 „	733,737 „	3,684,991 „	381,698 „
„ 1901 „	403,374 „	3,620,991 „	407,556 „
	Польши	Урала	всего
„ 1899 „	1,916,739 пуд.	18,018 пуд.	6,885,167 пуд.
„ 1900 „	2,214,034 „	114,484 „	7,128,944 „
„ 1901 „	2,503,072 „	39,455 „	6,974,448 „

#### 78. Подготовительныя работы по возобновленію торговыхъ договоровъ.

Какъ доложено въ отчетѣ за 1901 г. (см. торговый архивъ, изд. 1902 г., стр. 240) вслѣдствіе неполноты и недостаточности доставленнаго отдѣльными фабриками по вопроснымъ листамъ матеріала, вся Рижская промышленность раздѣлена была на 12 группъ для составленія каждая по своей отрасли особаго заключенія. Заключенія эти всѣ поступили до начала 1902 г. и делегаціею по мѣстной фабричной промышленности окончательно были рассмотрѣны и сведены въ одно общее заключеніе, которое Биржевымъ Комитетомъ представлено



Министру Финансовъ 13 іюня 1902 г. за № 736. Заключение это слѣдующаго содержанія:

„За послѣднее десятилѣтіе, благодаря сознательной энергической поддержкѣ и поощренію со стороны нашего Министерства Финансовъ, благодаря проведенію новыхъ желѣзнодорожныхъ линій, открывшихъ доступъ къ совершенно новымъ областямъ производства естественныхъ сокровищъ Россіи, благодаря наконецъ приливу свободныхъ, искавшихъ выгоднаго помѣщенія, капиталовъ, русская промышленность выказала такое быстрое развитіе, какого нѣтъ примѣра въ исторіи Россіи. Уже существовавшія промышленныя предпріятія были расширены и усовершенствованы, и основаны многія совершенно новыя. Съ другой стороны опытъ послѣднихъ 10 лѣтъ показалъ, какъ еще шатки основы нашей развивающейся промышленности, какъ мало, сравнительно, нужно для того, чтобы ее потрясти и почти довести до кризиса, какъ невыгодно она еще поставлена въ сравненіи съ заграничной. Если наша промышленность еще не настолько подвинута, чтобы быть въ состояніи конкурировать на міровомъ рынкѣ съ вѣковой промышленностью старыхъ культурныхъ странъ запада, то все-же она достаточно разнообразна и продуктивна, чтобы имѣть право требовать для себя подобающее ей первое мѣсто на внутреннемъ рынкѣ. Но и оно оспаривается у нея въ значительной мѣрѣ конкуренціей иностранной промышленности, имѣющей возможность работать при несравненно болѣе благоприятныхъ условіяхъ и обстоятельствахъ.

Въ числѣ многихъ причинъ, мѣшающихъ развитію и процвѣтанію нашей промышленности, слѣдуетъ прежде всего указать на отсутствіе хорошаго рабочаго персонала съ общимъ и техническимъ образованіемъ, вслѣдствіе чего у насъ съ одной стороны даже для простыхъ фабричныхъ работъ приходится употреблять болѣе многочисленный рабочій персоналъ, съ другой — для болѣе сложныхъ работъ и машинъ приходится выписывать за дорогую плату рабочихъ изъ за границы или поручать извѣстныя работы техникамъ, получающимъ большое жалованье, тогда какъ за границей тѣ же работы производятся простыми, но технически подготовленными рабочими. Другое задерживающее развитіе промышленности условіе это отсутствіе правильнаго промышленнаго кредита. Чрезвычайно невыгоднымъ наконецъ является для нашей промышленности то обстоятельство, что большую часть нужнаго ей сырого матеріала она принуждена выписывать изъ за границы частью потому, что эти продукты совсѣмъ нельзя получить въ Россіи, частью потому, что добываніе ихъ находится еще на такой незначительной степени развитія, что на нихъ еще долго нельзя будетъ разсчитывать, наконецъ потому, что мѣстности производства или добыванія этихъ сырыхъ продуктовъ такъ отдалены отъ промышленныхъ центровъ, что при недостаточномъ числѣ

хорошихъ внутреннихъ сухопутныхъ и водяныхъ сообщеній исключается всякая возможность пользованія ими.

Всѣ эти обстоятельства неоспоримо доказываютъ, что наша промышленность для успѣшной борьбы съ иностранной конкуренціей и возможности дальнѣйшаго развитія будетъ еще долго нуждаться въ особой защитѣ, каковая можетъ быть ей предоставлена лишь правительствомъ.

Предстоящія совѣщанія о возобновленіи торговыхъ договоровъ съ иностранными государствами и обусловленный тѣмъ пересмотръ дѣйствующаго нынѣ таможеннаго тарифа представляютъ удобный моментъ для оказанія вышеупомянутой защиты и принятія во вниманіе справедливыхъ интересовъ отечественной промышленности.

Когда въ началѣ девятидесятыхъ годовъ прошлаго столѣтія шли подготовительныя работы по таможенному тарифу и затѣмъ по торговымъ договорамъ съ Германіей и другими государствами, отечественная промышленность находилась еще на такой сравнительно низкой ступени развитія, что нельзя было предвидѣть, какое развитіе она получитъ уже въ слѣдующіе десять лѣтъ; поэтому и представители промышленности не были тогда въ состояніи выразить тѣ желанія и опредѣлить ближе тѣ потребности промышленности, которыя въ настоящее время составляютъ для нихъ въ полномъ смыслѣ вопросъ существованія.

При пріемѣ въ минувшемъ году предсѣдателя Рижскаго Биржевого Комитета Управляющій Отдѣломъ Торговли Министерства Финансовъ, высказалъ, что отдѣлъ желалъ бы, чтобы представители торговли и промышленности сообщили ему свои желанія и потребности и тѣмъ дали Министерству Финансовъ возможность при возобновленіи торговыхъ договоровъ успѣшно отстаивать интересы торговли и промышленности.

Биржевой Комитетъ принялъ это приглашеніе съ живѣйшей благодарностью и полной готовностью и обратился черезъ свою делегацію по дѣламъ мѣстной промышленности съ соответствующими запросами ко всѣмъ промышленнымъ предпріятіямъ г. Риги и тяготеющихъ къ нему раіоновъ Лифляндской и Курляндской губерній. Полученные отвѣты раздѣлены и обработаны по отдѣльнымъ отраслямъ промышленности, такъ что по каждой группѣ имѣется особое заключеніе. Эти заключенія затѣмъ соединены въ одну общую записку, между тѣмъ какъ общій обзоръ приводитъ по порядку статьи таможеннаго тарифа, относительно которыхъ выражены желанія со стороны отдѣльныхъ группъ.

Представляя эти многоразличныя желанія отдѣльныхъ группъ мѣстной промышленности на благоусмотрѣніе Вашего Высокопревосходительства, Рижскій Биржевой Комитетъ считаетъ однако необходимымъ установить, что на его обязанности лежитъ не только охрана

интересовъ промышленности, но и забота о нуждахъ торговли. А такъ какъ промышленность требуетъ высокихъ охранительныхъ пошлинъ, принципомъ же оптовой торговли является свобода торговли, и такъ какъ совершенно невозможно согласовать между собою всѣ взгляды и желанія заинтересованныхъ группъ, то Рижскій Биржевой Комитетъ заявляетъ, что онъ не находитъ возможнымъ признавать правильности всѣхъ требованій промышленности и ходатайствовать объ удовлетвореніи всѣхъ желаній таковой въ особенности въ виду того, что Комитетомъ въ свое время уже было подано Министерству заключеніе, несогласное съ нѣкоторыми нынѣ высказанными заявленіями.

Вполнѣ и безъ всякаго ограниченія онъ считаетъ себя обязаннымъ поддержать ходатайство мѣстной промышленности относительно пониженія или полной отмѣны настоящихъ ввозныхъ пошлинъ на каменный уголь, такъ какъ это пониженіе пошлины является настоятельной потребностью всей мѣстной промышленности и однимъ изъ важныхъ условий ея преуспѣванія.

Въ этомъ отношеніи положеніе Рижской промышленности особенно трудное, такъ какъ она должна пользоваться исключительно заграничнымъ углемъ. Расходы по перевозкѣ русскаго угля изъ мѣстъ его добыванія въ Ригу дѣлаютъ полученіе его вѣроятно навсегда невозможнымъ въ виду того, что отдаленность мѣстностей производства отъ Риги и расходы по провозу по желѣзнымъ дорогамъ слишкомъ велики для того, чтобы желѣзнодорожный провозъ могъ быть когда-либо доведенъ даже приблизительно до нормы стоимости морскихъ фрахтовъ; такъ напримѣръ стоимость провоза, не считая побочныхъ сборовъ, составляетъ отъ Рудничной 13,62 к., отъ Домброва 9,58 к. съ пуда. Кромѣ того въ виду чрезвычайнаго развитія промышленности во внутреннихъ губерніяхъ и вблизи мѣстъ добыванія каменнаго угля потребность на него до такой степени возрасла, что отечественное производство еще долго не будетъ въ состояніи поставлять нужный уголь хотя бы до извѣстной степени во время и въ равномерномъ количествѣ. Мы видимъ, что даже такіе города, какъ Варшава, Кіевъ, Одесса, расположенные въ ближайшемъ сосѣдствѣ съ мѣстностями, доставляющими каменный уголь, не могутъ удовлетворить своей потребности изъ отечественныхъ копей, и временами принуждены прибѣгать къ заграничному углю. Рижская промышленность находится еще и въ томъ отношеніи въ худшихъ условіяхъ чѣмъ промышленность внутреннихъ губерній, что послѣдняя, при одинаковомъ разстояніи отъ мѣстъ добыванія каменнаго угля, имѣетъ въ своемъ распоряженіи нефтяные продукты и нефтяные отбросы, которые она можетъ получать по дешевой цѣнѣ и при дешевой провозной платѣ, и что промышленность въ восточныхъ и сѣверныхъ частяхъ Имперіи



имѣть еще въ большомъ количествѣ дешевый лѣсъ на топливо, котораго Прибалтійскимъ губерніямъ также не достаетъ.

Въ настоящее время для Риги предстоитъ особенно чрезмѣрное вздорожаніе каменнаго угля также и потому, что закономъ отъ 8 Юня 1901 г. о преобразованіи портовыхъ сборовъ съ 1-го января 1902 г. мѣстные портовые сборы на каменный уголь увеличены съ  $\frac{1}{22}$  к. на  $\frac{1}{4}$  к. съ пуда, то есть почти въ пять разъ.

Для Рижской промышленности существенное удешевленіе каменнаго угля составляетъ положительно жизненный вопросъ; это удешевленіе, по существующимъ условіямъ, можетъ быть достигнуто лишь путемъ значительнаго уменьшенія портовыхъ сборовъ, о которомъ уже ходатайствовалъ Биржевой Комитетъ, и путемъ отмѣны или значительнаго уменьшенія ввозной пошлины на каменный уголь.

Отмѣна ввозной пошлины на каменный уголь не можетъ въ настоящее время, по мнѣнію Биржевого Комитета, въ виду чрезвычайнаго спроса на каменный уголь, ни коимъ образомъ затормозить отечественное производство, а должна лишь побудить его къ болѣе интенсивной и рациональной дѣятельности и такимъ образомъ послужить хотя и косвеннымъ образомъ ему же на пользу.

Приводимыя ниже заключенія отдѣльныхъ промышленныхъ группъ выражаютъ слѣдующія желанія и потребности различныхъ промышленныхъ отраслей.

### *Группа I. Продукты пищевые и вкусовые вещества.*

Фабрики, изготовляющія цикорій, получаютъ свой сырой матеріалъ, то есть сушеный цикорій въ кореньяхъ большею частью изъ внутренней Россіи (изъ Ростова въ Ярославской губерніи), но въ случаѣ недостаточнаго урожая принуждены выписывать его изъ за границы. При хорошемъ урожаѣ цѣны на русскіе корни 70—80 к. за пудъ, при среднемъ 90—100 к. за пудъ, при неурожаѣ же, какъ это было въ послѣдніе года, совершенно произвольныя и ненормально высокія; въ прошломъ году вообще нельзя было получить никакихъ цикорныхъ кореньевъ изъ Россіи. Провозъ по желѣзной дорогѣ отъ Ростова до Риги составляетъ 30 коп. съ пуда.

Цѣны на иностранный цикорій (изъ Бельгій и Голландій), привозимый пароходами въ Ригу, составляютъ при хорошемъ урожаѣ 1 руб., при среднемъ 1 руб. 20 коп. до 1 руб. 30 коп., въ прошломъ году до 1 руб. 20 коп. за пудъ. Ввозная пошлина составляетъ теперь 60 к. за пудъ. Уменьшеніе таможенной ставки до прежняго размѣра 30 к. за пудъ было бы крайне желательно, такъ какъ при неудовлетворительномъ урожаѣ въ Россіи корни цикорія должны быть поневолѣ выписываемы изъ за границы; вслѣдствіе же высокой пошлины на сырой матеріалъ значительно возрастаетъ цѣна на обработанный продуктъ, употребляемый главнымъ образомъ въ большомъ количествѣ бѣднѣйшими

классами населенія, для которыхъ онъ составляетъ важный предметъ употребленія.

Вслѣдствіе высокой привозной пошлины на какао въ зернахъ, а потому неблагопріятнаго отношенія ввозной пошлины на этотъ сырой продуктъ къ ввозной пошлинѣ на готовые издѣлія, русское шоколадное производство находится по отношенію къ заграничной конкуренціи въ столь затруднительномъ положеніи, что развитіе его окончательно задерживается. Существующая теперь таможенная ставка на какао въ зернахъ составляетъ 4 руб. 50 коп. за пудъ, къ этому прибавка въ 50 %, такимъ образомъ за пудъ приходится платить 6 руб. 75 коп.; эти расходы еще увеличиваются на 20 % черезъ потерю, происходящую при очисткѣ, жареніи и отдѣленіи шелухи зеренъ, такъ что стоимость привоза составляетъ всего 8 руб. 10 коп. за пудъ. Какъ неблагопріятны эти условія для отечественныхъ фабрикантовъ видно изъ слѣдующаго разсчета: 100 ф. зеренъ какао, включая 20 % потери, уплачиваютъ пошлину въ 20 р. 25 к. и даютъ при обработкѣ 60 ф. какао въ порошокъ и 40 ф. какаового масла. На оба же эти продукта ввозная пошлина составляетъ:

За 60 ф. порошку по 12 р. 24 к. за пудъ 18 р. 36 к.

„ 40 „ масла „ 2 „ 97 „ „ „ 2 „ 97 „

---

Итого 21 р. 33 к.

Такимъ образомъ преимущество на сторонѣ русской шоколадной промышленности составляетъ всего 1 р. 8 к. за пудъ, преимущество которое съ избыткомъ уравнивается не оплачиваемыми таможенными пошлинами и потому болѣе дешевыми машинами, болѣе дешевыми и лучшими этикетками и подготовленнымъ рабочимъ персоналомъ. Что Россія наводняется заграничнымъ порошкомъ какао, даже невысокаго качества, доказывается особенно тѣмъ фактомъ, что всѣ отечественныя фабрики постоянно принуждены выписывать масло какао изъ заграницы, потому что наше производство порошка какао, сильно тормазимое, не отдѣляетъ вовсе масла или въ крайне незначительномъ количествѣ.

Для развитія нашей отечественной шоколадной промышленности и доставленія ей возможности конкурировать съ заграничной, совершенно необходимо значительное уменьшеніе ввозной пошлины на какао въ зернахъ и урегулированіе отношенія ввозной пошлины на готовые фабрикаты къ пошлинѣ на сырой матеріалъ.

Для русскаго сигарнаго производства существенное уменьшеніе таможенной ставки на иностранный табакъ въ сыромъ видѣ является положительно жизненнымъ вопросомъ, такъ какъ въ виду громаднаго различія въ качествѣ русскій табакъ не можетъ замѣнить иностранный при производствѣ сигаръ. До 1877 г. таможенная пошлина составляла 4 р. 40 к. съ пуда, въ настоящее время она составляетъ уже 34 р. 65 к. съ пуда. Вслѣдствіе такой высокой ввозной пошлины, русская

сигарная промышленность съ 1877 года значительно и все болѣе и болѣе идетъ назадъ, при чемъ понятно и таможенные сборы съ табаку въ сыромъ видѣ значительно уменьшились. При пониженіи ввозной пошлины на необработанный табакъ значительно повысился бы вывозъ за границу русскихъ табачныхъ издѣлій, такъ какъ въ настоящее время за границу вывозятся лишь папиросы средней цѣны, высшіе же сорта папиросъ, при которыхъ употребляется турецкій табакъ, вслѣдствіе высокой на него ввозной пошлины, не покрываемой при его вывозѣ, не могутъ конкурировать за границей съ турецкими и египетскими папиросами.

Табакъ для сигаръ могъ бы нести самое большее пошлину въ 10 руб., табакъ для папиросъ въ 20 руб. съ пуда; уменьшеніе ввозной пошлины до означенной нормы совершенно необходимо для дальнѣйшаго существованія русской сигарной промышленности.

Отечественныя консервные фабрики, могущія найти очень выгодный сбытъ для своихъ издѣлій за границей, не только лишены этой возможности, но и внутри Имперіи съ трудомъ могутъ конкурировать съ иностраннымъ производствомъ, такъ какъ ввозная пошлина на жестъ и олово черезъ-чуръ высока. Жестъ и олово необходимы для этой отрасли промышленности, но не могутъ быть получаемы у насъ. Поэтому уменьшеніе ввозной пошлины на жестъ и олово на 50% очень желательно.

### *Группа II. Ткальная и прядильная промышленности.*

Сущестующія въ Прибалтійскомъ краѣ бумагопрядильни находятся въ зависимости исключительно отъ американскаго и египетскаго хлопка, потому что, въ виду благопріятнаго расположенія Риги, Ревеля и Либавы, провозъ его отъ Нью-Орлеана и Александріи стоитъ самое большое 30 коп. за пудъ, между тѣмъ какъ провозъ русскаго хлопка изъ Самарканда и Бухары, черезъ Царицынъ, составляетъ 1 руб. 30 коп. за пудъ. Притомъ русскій хлопокъ той же самой стоимости далеко не такъ хорошо очищенъ, какъ американскій и египетскій и покупка его черезъ посредниковъ и вслѣдствіе отсутствія арбитража весьма ненадежная и сопряжена съ рискомъ. При продолжающемся неблагопріятномъ положеніи мѣстныхъ бумагопрядильныхъ и при сравнительно высокихъ цѣнахъ на хлопокъ послѣдовавшее въ 1900 г. повышение пошлины на 1 руб. съ пуда отразилось на туземныхъ бумагопрядильныхъ самымъ обременительнымъ образомъ и вслѣдствіе этого послѣднія должны были работать въ убытокъ; также и въ 1901 г. получились для бумагопрядильныхъ весьма неблагопріятные результаты. Въ интересахъ этой столь важной для Россіи промышленности весьма было бы желательно пониженіе пошлины на 1 руб. съ пуда, тѣмъ болѣе, что вслѣдствіе повышения пошлины не вздорожали ни бумажная пряжа, ни издѣлія въ готовомъ видѣ, а только, по крайней мѣрѣ до



сихъ поръ, повышеніе это должны нести сами прядильни. Что касается пошлины на пряжу и хлопчатобумажную ткань, то таковая въ достаточной степени обезпечиваетъ русскаго фабриканта противъ заграничной конкуренціи; пряжа обезпечена по крайней мѣрѣ въ нумерахъ до № 50 включительно; повышеніе пошлины на пряжу, начиная съ № 50, весьма желательно, тѣмъ болѣе, что при изготовленіи этихъ нумеровъ главную роль играетъ заработная плата и русскій рабочій далеко не производитъ того, что въ состояніи сработать заграничный рабочій. Затѣмъ желательно, чтобы ст. тарифа 183 была пополнена пунктомъ, по которому взымалась бы пошлина за лощеную пряжу, крученую въ 1 нитку и болѣе. Бумажная лощеная пряжа (т. наз. желѣзная пряжа, Eisengarn) вслѣдствіе труднаго ея приготовленія привозилась еще нѣсколько лѣтъ тому назадъ исключительно изъ Англіи и Германіи; эта пряжа находитъ все большее примѣненіе въ шелкоткацкихъ и бархатоткацкихъ фабрикахъ, при производствѣ электрическихъ проволокъ, при производствѣ парчевыхъ тканей съ золотомъ и серебромъ и другихъ сортовъ тканей; затѣмъ употребляется какъ швейная нитка, замѣняя собою болѣе дорогую льняную швейную нитку. Изготовленіе лощеной пряжи (Eisengarn) требуетъ особенно тщательной обработки и опытныхъ подготовленныхъ рабочихъ рукъ. Въ Германіи, въ особенности въ городахъ Эльберфельдѣ и Барменѣ, промышленность эта весьма распространена. Она существуетъ тамъ уже съ давнихъ поръ и, благодаря хорошимъ работникамъ, достигла высокой степени развитія. Такому успѣшному развитію ея способствуетъ и то обстоятельство, что тамошніе фабриканты лощеной пряжи безпошлинно получаютъ изъ Англіи необходимую для ихъ производства бумажную пряжу; спеціально высокихъ нумеровъ, т. е. уплотненную раньше пошлину они получаютъ обратно при вывозѣ лощеной пряжи въ готовомъ видѣ.

Въ настоящее время простая лощеная пряжа, бѣлая и крашеная очищается пошлиною по той же статьѣ тарифа какъ и бумажная пряжа, бѣлая и крашеная, т. е. за простую пряжу до № 38 по ст. 183 б взымается 9 руб., съ № 38 по № 50 включительно — 10 руб. 65 коп. и за высшіе нумера — 14 руб. 40 коп. съ пуда; между тѣмъ какъ лощеная пряжа въ 2 нитки и больше оплачивается пошлиною по ст. 183 б въ размѣрѣ 13 руб. 50 коп. или 16 руб. 50 коп. съ пуда. Такъ какъ однако въ лощеной пряжѣ весьма трудно отличить, кручена ли она въ 1 или 2 нитки или же больше и такъ какъ приготовленіе простой лощеной пряжи (Eisengarn) несравненно труднѣе, чѣмъ въ 2 нитки и болѣе, то было бы желательно, чтобы лощеная бумажная пряжа, независимо отъ того, кручена ли она въ 1 нитку или же въ большее число нитокъ, очищалась пошлиною до № 50 какъ всякая крученая пряжа по 16 руб. 50 коп. съ пуда (ст. 183 п. 4 б) и чтобы въ таможенный тарифъ вошла новая статья для лощеной пряжи свыше

№ 50, опредѣляющая пошлину въ 21 руб. съ пуда. Благодаря такимъ мѣрамъ русское производство бумажной лощеной пряжи было бы обезпечено въ достаточной степени.

По статистическимъ свѣдѣніямъ департамента таможенныхъ сборовъ со времени введенія новаго таможеннаго тарифа, согласно которому была понижена пошлина на бумажныя ткани, ввозъ шерстяныхъ тканей, подлежащихъ оплачиванію пошлиною по ст. 199, удвоился, т. е. сумма ихъ ввоза увеличилась почти на 2 милліона рублей. При этомъ рижскія суконныя фабрики въ состояніи существовать только съ трудомъ, не смотря на то, что онѣ основаны уже давно, устроены превосходнымъ образомъ и управляются опытными специалистами. Такъ недавно открытая въ Прибалтійскомъ краѣ фабрика — Акціонерное Общество Лифляндской Суконной Мануфактуры „Солигудъ“ — скоро должна была пріостановить свою дѣятельность съ потерєю основного капитала. Главная причина такого упадка здѣшней шерстяной промышленности, независимо отъ общихъ экономическихъ условій и вообще отъ малой пользы, получаемой отъ суконнаго производства, заключается въ томъ, что всѣ очищаемыя по ст. 199 шерстяныя ткани подводятся подъ одну общую категорію, безъ различія разныхъ сортовъ. Между тѣмъ развитіе производства тонкихъ тканей, которое до сихъ поръ было весьма незначительно и сопряжено съ убыткомъ, для Россіи весьма важно. Само собою разумѣется, что для развитія этого производства необходимымъ является иовышеніе пошлины на ввозимыя тонкія суконныя ткани.

Въ виду вышесказаннаго, предполагая, что тепершняя пошлина на шерсть и пряжу останется безъ измѣненія, желательно, чтобы очищеніе пошлиною по ст. 199 производилось слѣдующимъ образомъ:

- 1) суконныя издѣлія вѣсомъ болѣе  $2\frac{1}{4}$  фунт. на 2 квадр. арш. по нынѣ дѣйствующей пошлинѣ;
- 2) суконныя издѣлія вѣсомъ до  $2\frac{1}{4}$  фунт. на 2 квадр. арш. прибл. на 15% выше и
- 3) суконныя издѣлія вѣсомъ менѣе  $\frac{3}{4}$  фунт. на квадр. арш. на 30% выше.

### *Группа III. Кожевенное производство.*

Для развитія туземнаго производства и чтобы имѣть возможность конкурировать съ границею весьма желательно значительное пониженіе пошлины на сырыя кожи, составляющія сырой матеріалъ этой отрасли промышленности, такъ какъ въ Россіи нѣтъ воловьихъ кожъ ни въ достаточномъ количествѣ, ни требуемаго качества и большею частью — приблизительно 75%, ввозится изъ-за границы, въ особенности изъ Южной Америки и изъ южной Германіи. Равнымъ образомъ весьма жела-

тельно значительное пониженіе ввозной пошлины на дубильныя вещества и дубильные экстракты. Съ другой стороны охрана, которою пользуются наши фабрики вслѣдствіе ввозной пошлины на готовые издѣлія, въ сравненіи съ заграничною конкуренціею, совершенно недостаточна. Поэтому для покровительства туземной промышленности слѣдовало бы повысить ввозную пошлину на кожу для подошвъ, готовые приводные ремни, чепраки для приводныхъ ремней, лакированные вангеты и на цвѣтную кожу.

#### *Группа IV. Строительное дѣло и внутреннее устройство жилищъ.*

Эта группа не нуждается въ какихъ либо измѣненіяхъ таможеннаго тарифа, и потому никакихъ желаній ею высказано не было.

#### *Группа V. Керамическое производство.*

Такъ какъ за границу за послѣднее время при сооруженіи построекъ отопленіе печами замѣняется въ большинствѣ случаевъ центральнымъ отопленіемъ, то заграничныя печныя и кафельныя фабрики тѣмъ самымъ теряютъ свой естественный рынокъ сбыта и вслѣдствіе этого стараются продавать излишекъ своего производства за любую цѣну въ другія страны, а главнымъ образомъ въ Россію. Такъ какъ однако и у насъ во многихъ мѣстахъ тоже примѣняется центральное отопленіе, то сбытъ кафельныхъ печей туземнаго производства уже самъ по себѣ затруднительный, вслѣдствіе ввоза ихъ изъ-за границы окажется вскорѣ невозможнымъ. Къ этому слѣдуетъ присовокупить, что, благодаря низкой ввозной пошлинѣ, Россія способствуетъ ввозу въ такой мѣрѣ, какъ будто бы у насъ нельзя изготовлять кафельныхъ печей. Между тѣмъ послѣднія выставки въ Нижнемъ-Новгородѣ 1896 г. въ С.-Петербургѣ 1900 г. и въ Ригѣ 1901 г. ясно доказали, что здѣшнія фабрики въ состояніи удовлетворить всѣмъ требованіямъ какъ въ количественномъ, такъ и въ качественномъ отношеніяхъ.

Поэтому желательно повышеніе ввозной пошлины:

въ пунктѣ 1, ст. 74 на печныя кафли (гладкія), на выступающія части кафельныхъ печей (какъ карнизы и т. п.), а также съ глазурью, а также съ глазурью и тисненными рельефными украшеніями, одноцвѣтныя на 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> руб. съ пуда;

въ пунктѣ 2, ст. 74 на печныя кафли (гладкія), на выступающія печныя части изъ глины, также эмальированныя и съ глазурью, и тисненными рельефными украшеніями, разноцвѣтныя на 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> руб. съ пуда ;

въ пунктѣ 3, ст. 74 на печныя кафли и выступающія печныя части съ позолотою или скульптурою на 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> руб. съ пуда.

Подобно тому и глиняныя трубы съ глазурью сбываются заграничными фабрикантами при слабомъ настроеніи рынка въ чужія



страны по такимъ ничтожнымъ цѣнамъ, за какія нельзя получить ихъ даже на мѣстѣ ихъ производства, ибо, какъ извѣстно, цѣны даже и при увеличенномъ спросѣ, если онѣ разъ пали, поднимаются снова только весьма трудно.

По этому съ глиняныхъ трубъ съ поливою слѣдуетъ взимать тѣ же пошлины, какъ и съ другихъ глиняныхъ предметовъ того рода по 37<sup>1</sup>/<sub>2</sub> коп. съ пуда.

Особенное мѣсто занимаетъ промышленность — живопись на стеклѣ — фабричное производство которой въ Россіи впервые основано фирмою Э. Тоде въ Ригѣ въ 1895 г. Для названной живописи, за неимѣніемъ здѣсь специальныхъ для этой цѣли стеклянныхъ заводовъ, необходимо выписывать требуемыя для этой живописи стекла: жидкія антикъ, опалесцентъ и каедральныя стекла изъ за границы, а именно изъ Германіи, да врядъ-ли въ скоромъ времени возникнуть у насъ подобные заводы, такъ какъ спросъ покамѣстъ слишкомъ незначительный. Существующій нынѣ тарифъ не имѣетъ особой статьи для бутценовъ, стеклянныхъ камней и шаровъ. Обложеніе пошлиною стеколъ производится по ст. 77 п. 6 б въ размѣрѣ 4 руб. 50 коп. + 10 % надбавки; за бутцены, стеклянные камни и шары (пуговицы) по ст. 77 и. 2 б по 6 руб. съ пуда. Пошлина, которою должны оплачиваться стекла, употребляемыя для составленія картинъ, фактически однако выше той пошлины, которая опредѣляется этими статьями тарифа. Прежде всего въ каждой отправкѣ получается убытокъ вслѣдствіе боя, затѣмъ происходитъ ущербъ отъ разрѣзыванія стекла для живописи; получаемые отрѣзки, какъ совершенно непригодные, составляютъ приблизительно <sup>2</sup>/<sub>3</sub> даннаго количества.

Такимъ образомъ пошлина на стекло, употребленное въ дѣло, составляетъ 3 × 4 руб. 50 коп. съ пуда + 10 % надбавки. Пошлина же на стекло съ готовою живописью, которое, понятно, имѣетъ значительно большую цѣнность, чѣмъ стекло для живописи, составляетъ до сихъ поръ только 15 руб. + 10 % надбавки. Изъ этого явствуетъ, что сравнительно менѣе стоящее стекло подлежитъ оплатѣ такую же высокою пошлиною какъ и сама живопись на стеклѣ, или другими словами, что мѣстные заводы платятъ ту же пошлину за сырой матеріалъ, которая взимается съ заграничныхъ издѣлій, ввозимыхъ въ готовомъ видѣ. Заграничные заводы работаютъ уже и безъ того при болѣе благоприятныхъ обстоятельствахъ; они не имѣютъ надобности содержать постоянно крупные и богато assortированные склады, потому что они въ состояніи получить во всякое время необходимые сорта стекла для исполняемыхъ работъ и кромѣ того могутъ легко располагать, смотря по надобности, необходимымъ числомъ рабочихъ рукъ. Напротивъ того, русскія стекляныя заведенія принуждены имѣть крупный запасъ стекла, а также не отпускать своихъ рабочихъ

даже и въ болѣе тихое время. Далѣе ущербъ русской промышленности обуславливается и тѣмъ, что ввозятся не только оправленные въ олово живописи въ готовомъ видѣ, но также и ихъ части, которыя затѣмъ здѣсь оправляются въ олово. Кромѣ того является еще опасность, что на основаніи примѣчанія 2 къ ст. 77 могутъ ввозиться безпошлинно, какъ ломъ, такія расписныя стекла, которыя выглядываютъ какъ стеклянные осколки. Нынѣ существующая пошлина была назначена еще въ то время, когда въ Россіи не существовало производства живописи на стеклѣ, а именно такимъ образомъ, что живописи на стеклѣ должны были оплачиваться пошлиною въ 3,3 раза большею, чѣмъ самое стекло; такъ какъ однако пошлина на стекла, предназначенныя для живописи, составляетъ 15 руб. съ пуда, то пошлина на ввозимыя живописи на стеклѣ должна быть опредѣлена въ 50 руб. съ пуда.

*Группа VI. Промышленности деревянная, резиновая и галантерейная.*

По поводу предстоящаго возобновленія торговыхъ договоровъ для здѣшней игрушечной промышленности слѣдовало бы принять во вниманіе слѣдующее:

Повышеніе пошлины, которую теперь очищаются издѣлія игрушечной промышленности, въ размѣрѣ 60 коп. съ пуда по ст. 215 п. 2, считается не желательнымъ, такъ какъ эта промышленность достаточно опежена настоящею ставкою; повышенная пошлина врядъ ли чѣмъ-либо помогла бы этой промышленности и едва-ли бы имѣла значеніе съ финансовой точки зрѣнія. Ибо тогда выписываніе тѣхъ заграничныхъ специальныхъ игрушечныхъ издѣлій, которыя еще ввозятся, значительно уменьшилось бы. Конечно, вслѣдствіе этого произошелъ бы нѣкоторый ущербъ и для здѣшней игрушечной торговли, потому что ради крупнаго сортифта, который необходимо имѣть для потребителей и мелкихъ торговцевъ, является необходимымъ покупать эти спеціальныя издѣлія. Туземная же промышленность не въ состояніи сама производить эти спеціальныя издѣлія, такъ какъ спросъ на каждый отдѣльный предметъ у насъ въ Россіи слишкомъ незначительный; такимъ образомъ съ одной стороны устройство особыхъ мастерскихъ для производства этихъ предметовъ подняло бы цѣну на здѣшнія издѣлія, съ другой стороны издѣліе вслѣдствіе пошлины на сырой матеріалъ, который долженъ получаться изъ-за границы, стоило бы дороже, чѣмъ привезенная изъ-за границы игрушка въ готовомъ видѣ. Было бы желательно, чтобы съ чисто металлическихъ игрушекъ, которыя теперь очищаются пошлиною по ст. 215 п. 3 съ фунта по  $37\frac{1}{2}$  коп. + 20 % надбавки, взималась прежняя пошлина по  $37\frac{1}{2}$  коп. съ фунта. Этихъ предметовъ въ Россіи не имѣется и пошлина вслѣдствіе большаго ихъ вѣса пе

находится въ большинствѣ случаевъ ни въ какой соразмѣрности съ заграничною цѣною.

Желательно, чтобы таможенный тарифъ заключалъ въ себѣ ясное и точное опредѣленіе относительно одного предмета, а именно слѣдующаго: при ввозѣ куколъ въ платьяхъ и обуви, принадлежности ихъ, какъ-то: башмаки, чулки, шляпы, зонтики оплачиваются пошлиною по ст. 215 п. п. 1, 2 и 3 какъ игрушки въ готовомъ видѣ. Если же эти принадлежности ввозятся отдѣльно, то уже въ теченіи трехъ лѣтъ съ нихъ взимается пошлина по ст. 57 п. 2, ст. 205 и. 1 а, б, в, ст. 57 п. 1, ст. 210 п. 4, т. е. онѣ болѣе не оплачиваются пошлиною какъ игрушки, но по матеріалу, изъ коего сдѣланы. Поэтому желательно, чтобы названные принадлежности куколъ, даже и въ томъ случаѣ, когда онѣ ввозятся отдѣльно, оплачивались той же пошлиною какъ и куклы.

Если обложеніе одного и того-же предмета пошлиною по различнымъ ставкамъ является непослѣдовательнымъ, то подобная непослѣдовательность въ то-же время причиняетъ вредъ мѣстной игрушечной промышленности, ибо названные предметы безусловно необходимы для туземнаго производства куколъ въ платьяхъ и обуви, но они нигдѣ здѣсь не изготовляются, потому что потребность всетаки еще слишкомъ мала, чтобы стоило основывать для этой цѣли спеціальныя фабрики. Также и заграничный фабрикантъ куколъ изготовляетъ вышеупомянутыя принадлежности не самъ, а покупаетъ ихъ въ тѣхъ самыхъ спеціальныхъ фабрикахъ, изъ которыхъ получаетъ ихъ и нашъ фабрикантъ. Вслѣдствіе же того, что здѣшній фабрикантъ долженъ платить за эти принадлежности теперешнюю высокую пошлину, то издѣлія его, одѣтыя куклы, дѣлаются значительно дороже и такимъ образомъ онъ въ сравненіи съ заграничными фабрикантами находится въ менѣе выгодныхъ условіяхъ. Поэтому непременно слѣдуетъ стремиться къ обложенію пошлиною названныхъ предметовъ какъ готовые игрушки, причемъ слѣдовало бы тогда опредѣлить, что кукольными шляпами изъ соломы, войлока и т. п. слѣдуетъ считать шляпы до 32 сант. головного объема; кукольными чулками и башмаками — чулки и башмаки до 10 сант. длины; кукольными зонтиками — зонтики до 25 сант. величины.

Игрушечная промышленность нуждается въ большомъ количествѣ бумаги съ рисунками всякаго рода, какъ напр. для складныхъ картинокъ, разныхъ игръ и иныхъ дѣтскихъ игрушекъ. Въ то время, какъ всѣ прочіе предметы, какъ: картонъ, писчая бумага, клей и т. д., получаютъ дома, всѣ эти рисунки должны привозиться изъ за границы, а именно по слѣдующимъ причинамъ: въ игрушкахъ необходимо постоянно изобрѣтать что-либо новое или слѣдить за появленіемъ такового; какимъ успѣхомъ будутъ пользоваться эти новости, этого не



можетъ предвидѣть даже самый опытный спеціалистъ. Такъ какъ рисунки воспроизводятся литографическимъ путемъ часто 6 и 8 красками, то является выгоднымъ готовить ихъ только въ громадномъ количествѣ. Между тѣмъ въ Россіи нѣтъ расчета изготавлять такой массы рисунковъ, потому что нѣтъ на нихъ еще соотвѣтствующаго спроса. Но такъ какъ здѣшняя игрушечная промышленность не можетъ обойтись безъ упомянутыхъ игрушекъ, то она принуждена еще въ теченіи долгаго времени удовлетворять свою потребность въ разныхъ рисункахъ въ заграничныхъ литографическихъ заведеніяхъ. Обстоятельства впрочемъ здѣсь совершенно тѣ же какъ и въ центрѣ игрушечной промышленности, въ Германіи. Тамъ тоже далеко не каждый фабрикантъ игрушекъ имѣетъ свое собственное литографическое заведеніе. Для содѣйствія туземной игрушечной промышленности весьма было бы желательно пониженіе нынѣ существующей пошлины на означенные рисунки и потому предлагается сдѣлать къ ст. 177 п. 6 слѣдующее дополненіе:

Бумага съ рисунками для дѣтскихъ игрушекъ или для производства картоновъ, служащихъ для предметовъ роскоши, 10 руб. съ пуда (вмѣсто теперешней пошлины въ 13 руб. 12<sup>1</sup>/<sub>2</sub> коп.).

Если принять во вниманіе, что здѣшняя игрушечная промышленность лишена всѣхъ тѣхъ благопріятныхъ условій, которыми она пользуется въ Германіи, каковы: дешевая кустарная работа, столѣтняя практика и хорошо подготовленный рабочій персоналъ, то просимыя облегченія таможенной пошлины представляются вполне заслуживающими уваженія.

Отечественная аспидная промышленность получаетъ въ настоящее время аспидъ изъ Германіи, Швейцаріи и Италіи, хотя этотъ сырой матеріалъ имѣется въ Россіи, какъ напр. на Уралѣ и въ Екатеринославской губерніи. О разработкѣ здѣшнихъ сланцевыхъ залежей покамѣстъ нельзя и думать, потому что виѣшній ввозъ вредилъ бы эксплуатаціи внутреннихъ залежей, сопряженной съ затратою большихъ капиталовъ. Вслѣдствіе этого аспидная промышленность, указывая на существующія въ Россіи сланцевыя залежи, проситъ обезпечить эксплуатацію ихъ черезъ повышеніе пошлины. А именно было бы желательно, чтобы теперешняя ввозная пошлина на плиты изъ сырого аспида въ размѣрѣ 15 коп. съ пуда (ст. 66 примѣч. къ п. 4 и 5) была сохранена до тѣхъ поръ, пока не начнется разработка русскихъ сланцевыхъ залежей; затѣмъ, чтобы ввозную пошлину на шлифованныя и скобленныя аспидныя плиты любой величины, въ деревянныхъ рамахъ или безъ оныхъ, а также шиферные грифели, безъ бумажной или другой наклейки, считая и вѣсъ коробки, повысить съ 90 коп. за пудъ (ст. 70 п. 2а) на 2 руб. 25 коп. съ пуда.

Желанія бочарной промышленности состоятъ въ слѣдующемъ: понизить пошлину на заграничное полосовое желѣзо, потому что оно, вслѣдствіе худого качества русскаго, врядъ ли можетъ быть замѣнено туземнымъ матеріаломъ. Это неудовлетворительное качество русскаго полосового желѣза въ соединеніи съ высокою пошлиною на заграничное полосовое желѣзо препятствуетъ готовымъ издѣліямъ здѣшней бочарной промышленности успѣшно конкурировать съ заграничными.

Далѣе добиться безпошлиннаго ввоза русскихъ бочекъ спеціально въ Германію, Швецію, Бельгію и т. д., чего можно было бы, можетъ быть, достигнуть пониженіемъ русской пошлины на заграничное полосовое желѣзо и указаніемъ на то, что часть необходимаго для бочарнаго производства матеріала — именно полосовое желѣзо — привозится изъ заграницы.

Слѣдовало бы непремѣнно стремиться къ сбыту русскихъ издѣлій за границу, чему однако, какъ уже сказано, препятствуютъ русская пошлина на заграничное полосовое желѣзо и заграничная ввозная пошлина на бочки въ готовомъ видѣ.

Наконецъ обложить пошлиною обратно ввозимыя изъ-за границы порожнія бочки, бывшія въ употребленіи. Этотъ обратный ввозъ въ состояніи ослабить внутреннюю бочарную промышленность, такъ какъ вмѣсто русскихъ, бывшихъ въ употребленіи, бочекъ неоднократно ввозятся новыя или только мало употребленныя бочки заграничнаго производства.

Поэтому желательно: пошлину на полосовое желѣзо по ст. 140, 1, равнымъ образомъ пошлину по ст. 140, п. 3 понизить.

Обратно ввозимыя бочки изъ-за границы обложить пошлиною, примѣнивъ въ этомъ случаѣ ст. 59 п. 1 или же возвысить еще эту пошлину.

По возможности добиться отмены заграничныхъ пошлинъ на вывозимыя бочки туземнаго производства.

Карандашная промышленность принуждена конкурировать со всѣми заграничными издѣліями, за исключеніемъ простыхъ сортовъ карандашей, изготовляемыхъ изъ русскаго матеріала. Эта конкуренція для заграницы тѣмъ легче, что тамошнія фабрики обрабатываютъ имѣющійся тамъ же сырой матеріалъ и поэтому не имѣютъ надобности платить пошлину. Кромѣ того провозъ обходится имъ дешевле, потому что матеріалъ этотъ получается вблизи. Слѣдуетъ упомянуть также и о томъ, что промышленность эта за границею развита уже давно и что тамъ находится громадное число фабрикъ, которыя образовали особое сословіе „карандашныхъ рабочихъ“, такъ что онѣ располагаютъ опытнымъ и дешевымъ рабочимъ матеріаломъ. Всѣ эти условія, вмѣстѣ взятыя, даютъ возможность заграничному фабриканту производить свои издѣлія особенно дешево. Въ несравненно менѣе благоприятномъ поло-

женіи находится напротивъ отечественная, еще молодая карандашная промышленность. О сбытѣ своихъ издѣлій за границу, на сколько подѣ этимъ подразумѣвается Западная Европа, ей нельзя думать. Однако слѣдовало бы стремиться къ сбыту въ земли, лежащія внѣ Европы, а именно въ Азію. Но и здѣсь карандашная промышленность встрѣчается съ заграничною конкуренціею, противъ которой она не въ состояніи устоять, именно вслѣдствіе русской ввозной пошлины на сырые матеріалы.

Поэтому желательно: чтобы кедровое дерево въ листахъ или фанерахъ, толщиною не болѣе  $\frac{1}{4}$  дюйма, которое теперь очищается по ст. 58 п. 3, съ пуда въ 1 руб. 12 $\frac{1}{2}$  коп., впредь облагалось бы пошлиною какъ кедровое дерево въ брусьяхъ по ст. 58 п. 2 по 18 коп. съ пуда; чтобы графитъ молотый, который до сихъ поръ очищается пошлиною по ст. 71 п. 2, въ 45 коп. съ пуда, въ будущемъ подлежалъ бы той же самой пошлинѣ, какъ графитъ въ кускахъ, т. е. по ст. тарифа 71 п. 1, въ 12 коп. съ пуда: чтобы металлическія оправы для карандашей, крейоновъ и ручекъ оплачивались пошлиною не какъ письменныя принадлежности, но какъ издѣлія въ подготовленномъ видѣ, соотвѣтственно ихъ дѣйствительному значенію; названные предметы пока очищаются большею пошлиною, чѣмъ готовые карандаши въ оправѣ, такъ что заграничныя фабрики при конкуренціи съ нами получаютъ прямую выгоду: чтобы ввозная пошлина, которая теперь по ст. 216 составляетъ 52 $\frac{1}{2}$  коп. за пудъ, была повышена на 90 коп. за пудъ. Благодаря такому повышенію пошлины здѣшнія фабрики имѣли бы возможность, приготавливать издѣлія одной цѣнности съ соотвѣтствующими заграничными издѣліями, вмѣсто того, чтобы, какъ до сихъ поръ, по качеству низшіе сорта предлагать за болѣе дорогія издѣлія.

Фабрики колодочныя и обработки дерева въ общемъ не высказываются за измѣненіе таможеннаго тарифа. Желательно было бы только понизить пошлину на такіе сырые и вспомогательные матеріалы, которые должны ввозиться изъ-за границы, какъ: кремень и воскъ.

Затѣмъ желательно повышеніе ввозной пошлины на колодки для сапожниковъ въ готовомъ видѣ нриб. на 50%.

Резиновое производство желало бы слѣдующаго: Нынѣ существующія таможенныя ставки согл. ст. 88 п. 1, 2 и 3 достаточны для того, чтобы обезпечить русскую резиновую промышленность противъ ввоза заграничныхъ резиновыхъ издѣлій, ибо за издѣлія по п. 1 и 2 взимается 15 до 25% стоимости и пошлина на галоши по п. 3 составляетъ 42 коп. съ фунта. Понизить эти пошлины — нежелательно, потому что отечественная промышленность должна затрачивать на основаніе и на производство несравненно большій капиталъ, чѣмъ заграничная. Вслѣдствіе здѣшнихъ метеорологическихъ условій и суроваго климата, постройки должны сооружаться несравненно прочнѣе; машины стоятъ отъ 30 до 40% больше и только часть ихъ полу-



чается въ Россіи; уголь обходится на 30% дороже, а за шерстяныя и бумажныя ткани платять здѣсь до 50% больше чѣмъ за-границею. Сырая резина оплачивается здѣсь пошлиною, между тѣмъ за-границею она пропускается беспошлинно. Если же русскія резиновыя галоши, не смотря на большіе расходы по производству, вывозятся въ настоящее время за-границу и если они въ состояніи конкурировать съ заграничными галошами, то это объясняется слѣдующимъ: во первыхъ, русскія галоши извѣстны за границую какъ превосходное издѣліе и поэтому охотно тамъ покупаются; вслѣдствіе этого онѣ и могутъ еще выдерживать заграничную пошлину въ размѣрѣ 60 марокъ со 100 килогр.; во вторыхъ, это доказываетъ, что фабриканты довольствуются самою ничтожною выгодною, чтобы только имѣть для своихъ издѣлій постоянный рынокъ сбыта.

Весьма важно, что здѣсь русское издѣліе готовится изъ заграничнаго сырого матеріала въ соединеніи съ русскими матеріалами и русскою работою и притомъ такого высокаго качества, что русскія галоши не только не уступаютъ заграничнымъ, но даже во многихъ случаяхъ превосходятъ ихъ и поэтому и спросъ на нихъ все болѣе увеличивается. Если однако за-границею пошлина будетъ повышена, то вывозъ этихъ издѣлій тотчасъ прекратится.

Въ послѣдніе годы увеличился спросъ на старыя, изношенныя галоши, которыя сдѣлались хорошо оплачиваемымъ предметомъ вывоза. Но такъ какъ ихъ можно было употребить въ послѣднее время и у насъ, то было бы желательно, обложить ихъ вывозною пошлиною и такимъ образомъ воспрепятствовать вывозу этихъ галошъ.

На основаніи вышеизложеннаго было бы желательно:

Нынѣ существующую пошлину на заграничныя резиновыя издѣлія по ст. 88 п. 1, 2, 3 не понижать, а оставить ее въ томъ же размѣрѣ въ крайнемъ случаѣ повысить пошлину на болѣе дорогія резиновыя издѣлія.

Ни подъ какимъ образомъ не допустить къ повышенію заграничной пошлины на галоши, которая теперь составляетъ 60 марокъ со 100 килогр.

Старыя галоши обложить вывозною пошлиною отъ 2 до 3 руб. съ пуда.

Производство щетокъ и щетинныхъ кистей, хотя и распространено въ Россіи — такъ напр. вблизи Москвы есть много деревень, занимающихся исключительно этимъ промысломъ — но все-таки оно до сихъ поръ не въ состояніи вполне развиться и достигнуть совершенства; производство это, принявшее большіе размѣры въ Петербургѣ, Варшавѣ, Одессѣ, Финляндіи и т. д. не можетъ сравняться съ высоко развитою промышленностью Германіи.

Щеточная фабрика „Метеоръ“ въ Ригѣ — первая въ Россіи, которая сдѣлала попытку изготовлять фабричнымъ способомъ всѣ предметы этой отрасли промышленности, и не смотря на недавнее свое

существованіе, даетъ у себя работу уже 400 рабочимъ, не считая сотенъ людей, которые для нея работаютъ внѣ фабрики. Хотя это доказываетъ, что промышленность эта можетъ здѣсь существовать и развиваться, но въ данное время фабрика „Метеоръ“ страдаетъ вслѣдствіе затруднительныхъ обстоятельствъ и поэтому нуждается въ большемъ покровительствѣ со стороны правительства. Затруднительныя обстоятельства состоятъ въ слѣдующемъ:

а. въ недостаткѣ профессиональныхъ техниковъ и подготовленныхъ рабочихъ,

б. въ полномъ отсутствіи въ Россіи многихъ вспомогательныхъ средствъ или же въ обложеніи ихъ высокою ввозною пошлиною,

в. въ неимѣніи у насъ въ данное время денегъ, а если онѣ гдѣ-либо и находятся, то чрезмѣрно дороги,

г. въ томъ, что расходы по производству каждой отрасли промышленности стоятъ въ 2 и 3 раза больше, чѣмъ за границу,

д. въ томъ, что нынѣ существующая пошлина совершенно недостаточно обезпечиваетъ эту отрасль промышленности.

Едва ли какая нибудь другая страна такъ способна къ фабричному производству щеточной промышленности, какъ Россія. Безъ русской щетины и безъ русскихъ конскихъ волосъ не въ состояніи работать ни одинъ заграничный фабрикантъ. По словамъ одного Лейпцигскаго журнала, спеціально посвященнаго щеточной и кисточной промышленности, ввозъ въ одну Германію въ первое полугодіе 1901 г. составлялъ 1,126,700 кило щетины и 236,000 кило конскихъ волосъ, стоимостью въ 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> милліона руб.; если считать также и прочія страны, то весь вывозъ этихъ предметовъ можно опредѣлить приблизительно въ 25 мил. руб. въ годъ.

Вся же торговля этими предметами, въ ущербъ сельскому хозяйству находится въ рукахъ еврейскихъ скупщиковъ; еслибъ удалось поднять наше производство щетокъ и кистей и развить его правильно, то тогда сельскій хозяинъ могъ бы сбывать свой продуктъ выгоднѣе на фабрики. Для этого необходимо было бы принять слѣдующія мѣры:

а. введеніе пошлины на вывозимую щетину и конскій волосъ въ размѣрѣ 20% стоимости этихъ предметовъ;

б. соблюденіе принципа безошлиннаго ввоза необходимыхъ для производства щетокъ и кистей сырыхъ матеріаловъ, какъ волоконъ въ сыромъ видѣ, шассавы, заграничной щетины, трубчатыхъ костей и т. д.

Недавно сырыя волокна, которыя по ст. 179 п. 3 до сихъ поръ пропускались безошлинно, на основаніи циркуляра Департамента Таможенныхъ сборовъ отъ 19 октября 1901 г. за № 21486 обложены пошлиною по 75 коп. съ пуда + 10 % надбавки.

в. Измѣненіе нынѣ существующей пошлины, т. е. повышеніе ея слѣдующимъ образомъ:

1) щетки зубныя, для ногтей и карманныя щетки всякаго рода изъ кости, рога, дерева, целлулоида съ зеркаломъ или безъ онаго съ фунта 90 коп.

2) головныя щетки съ наклейками или полированныя, равно какъ и ихъ составныя части — съ фунта 60 коп.

3) простыя щеточныя издѣлія всякаго рода и ихъ составныя части съ фунта по 22<sup>1</sup>/<sub>2</sub> коп.

4) всякія кисти щетинныя съ пуда 6 руб.

5) всякія кисти волосяныя съ пуда 12 руб.

Въ пробкахъ, особенно высшаго качества для потребности виноторговцевъ и аптекарей, заграничныя пробочныя заводы успѣшно конкурируютъ съ русскими заводами. Цѣны, которыя платитъ казна за большую часть пробочнаго производства, употребляемаго для винной казенной торговли, такъ низки, что пробочныя заводы за послѣдніе годы понесли значительный убытокъ.

Вслѣдствіе этого для улучшенія положенія пробочныхъ заводовъ необходимо, чтобы они по крайней мѣрѣ въ сбытѣ частнымъ потребителямъ были обезпечены высокою пошлиною на пробки противъ заграничной конкуренціи, для того чтобы виноторговцы, фабриканты минеральныхъ водъ и аптекаря были принуждены покупать здѣшнія пробки, чего они теперь часто не дѣлаютъ. Поэтому желательно, чтобы теперешняя пошлина на пробки съ 3 руб. 60 коп. была повышена на 10 руб. за пудъ.

### *Группа VIII. Металлическое производство.*

Группа VII, которая главнымъ образомъ обнимаетъ промышленность мелкихъ металлических издѣлій, высказалась за повышеніе пошлины, дѣлая лишь одно исключеніе: пониженіе пошлины на металл вольфрама для изготовленія инструментальной стали. (Примѣчаніе къ п. 1 ст. 149 имѣетъ цѣлью только правильное разъясненіе таможеннаго тарифа). Для отдѣльныхъ предметовъ, какъ проволоку и напильники оказывается необходимымъ разбить теперешнюю нормировку на подраздѣленія съ разными ставками.

Желанія группы VII основываются на предположеніи, что не будетъ повышена пошлина на металл въ сыромъ и подготовленномъ видахъ изъ котораго эта промышленность приготовляетъ свои издѣлія. Если же въ этомъ случаѣ произошли бы измѣненія въ таможенномъ тарифѣ, то группа проситъ, что бы также была повышена пошлина и на готовыя издѣлія. Такой примѣръ встрѣчался уже въ группѣ VII при стали для ручныхъ инструментовъ (ст. 143) и приготовляемыхъ изъ нея самихъ инструментовъ (ст. 161 и 167).



Болѣ мелкія металлическія издѣлія нуждаются въ большей охранѣ пошлиной, такъ какъ выдѣлка ихъ требуетъ большею частію значительнаго количества машинъ и приспособленій, которыя окупаются только при достаточномъ числѣ заказовъ, такъ что возможность ввоза подобныхъ предметовъ подвергаетъ опасности существованіе такихъ фабрикъ. Слѣдуетъ принять во вниманіе также и то обстоятельство, что мелкая металлическая промышленность даетъ занятіе и заработокъ значительному числу рабочихъ, мужчинъ и женщинъ, и что заработная плата сравнительно съ цѣнностью матеріаловъ очень высокая.

Кромѣ необходимаго повышенія пошлинъ нѣкоторые изъ фабрикантовъ VII группы видятъ существенную охрану своихъ интересовъ въ томъ, чтобы существующее уже предположеніе о предписаніи Правительственнымъ учрежденіямъ дѣлать заказы на всѣ потребные имъ предметы на отечественныхъ заводахъ, за исключеніемъ лишь тѣхъ случаевъ, когда оказалась бы слишкомъ большая разница въ качествахъ или цѣнѣ товара, вступило въ законную силу.

Въ качествахъ подобныхъ предметовъ можно назвать напр.: инструментальную сталь, издѣлія изъ литой стали, проволоку, винты и гвозди, инструменты и стальные перья.

#### Просимыя измѣненія таможеннаго тарифа.

Статьи таможенн. тарифа	Измѣненія	Просители	Дѣйствующій тарифъ	Просимый тарифъ
142	Примѣчаніе 2. Сталь инструментальная полосовая, свѣтлая кованная или прокатанная съ негладкою поверхностью (обоженная) съ содержаніемъ углерода свыше 0,50/0, принимающая закалку, при ширинѣ или діаметрѣ : менѣ 1/2 дюйма ..... отъ 1/2 дюйма до дюйма .... свыше дюйма .....	Саламандра	0,97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> съ пуда 0,75 „ 0,75 „	2,00 съ пуда 1,50 „ 1,25 „
143	Дополненіе. Вольфрамская сталь въ штыкахъ, слиткахъ и лому.....	Саламандра	3,75 съ пуда	2,00 съ пуда
144 п. 2	Измѣненіе. Листы оловянные тонкіе, вѣсомъ одинъ золотникъ и менѣ въ 25 англ. квад. дюймахъ .....	Гессе	3,00 съ пуда	8,00 съ пуда

Статья таможенн. тарифа	Измѣненія	Просители	Дѣйствующій тарифъ	Просимый тарифъ
	Примѣчаніе 1. Ложки, вилки изъ одного куска, черенки для ножей изъ вышеозначенныхъ металловъ и ихъ силововъ, отлитыя, гладкія, прессованныя, штампованныя, но не гравированныя, хотя бы съ желѣзнымъ или стальнымъ сердечникомъ, пропускаются по п. 1 сей статьи.			
	Примѣчаніе 2. Поименованія въ п. п. 1 и 2 сей статьи издѣлія, никелированныя, оплачиваются съ надбавкою въ 25 %.			
150 п. 1	Примѣчаніе. Слѣдуетъ обращать особое вниманіе, чтобы стальныя отливки, оплачиваемыя по статьѣ 151, не пропускались какъ чугуныя отливки безъ всякой отдѣлки.	Рижскій сталелитейный заводъ		
150 п. 4	Вмѣсто примѣчанія. 4) Издѣлія изъ ковкаго чугуна, обдѣланныя и необдѣланныя :	Гермингаузь и Фоорманъ		
	болѣе 5 фунт. въ штукѣ.....		2,10 съ пуда	3,15 съ пуда
	въ 5 фунт. и менѣе въ штукѣ.....		3,30 „	6,00 „
153	Измѣненіе. 3) Желѣзные и мѣдные замки всякаго и внутренніе	Гермингаузь и Фоорманъ	6,00 съ пуда	9,00 съ пуда
	4) желѣзные и мѣдные винты (для дерева) .....	Штарръ и Ко.	6,00 „	12,00 „
155 п. 1	Измѣненіе. Проволока желѣзная и стальная :	Этна		
	а. при ширинѣ или діаметрѣ отъ 1/4 дюйма до № 15 включительно по Бирмингамскому калибру .....	Рижская проволочная промышленность Штарръ и Ко.	1,50 съ пуда	1,50 съ пуда
	б. отъ № 15 до 25 включительно .....		1,50 „	2,25 „
	в. отъ № 26 до 29 включительно .....		2,25 „	3,50 „
	г. отъ № 30 и тоньше .....		3,00 „	5,00 „
157	Иглы желѣзныя и стальныя :	Игольная фабрика		
	1) Швейныя и всякія кромѣ нижепоименованныхъ .....		0,97 <sup>1</sup> /2 съ фун.	2,00 съ фунта

Статья таможенн. тарифа	И з м ѣ н е н і я	Просители	Дѣйствующій тарифъ	Просимый тарифъ
159	2) вязальныя, паковальныя, шнуровальныя, сѣдельныя, шорныя и нарусныя . . . . .	Игольная фабрика	0,54 съ фунта	1,00 съ фунта
	Раздѣлить на :	Пистонный и патронный заводъ		
	1) Оружіе бѣлое, клинки, са- бельныя и всякіе другіе, огнестрѣльное оружіе руч- ное, кромѣ запрещеннаго къ привозу, всякія къ огнестрѣльному оружію принадлежности . . . . .		36,00 съ пуда	36,00 съ пуда
	2) гильзы, патроны и пистоны, а также капсюли, предназ- наченныя для взрывовъ при горныхъ работахъ, снаряженныя и неснаря- женныя . . . . .		36,00 съ пуда	45,00 съ пуда
	НВ. Капсюли, предназначенныя для взрывовъ при горныхъ рабо- тахъ, до сего времени очищались пошлиною по ст. 220.			
160	Изъ этой статьи слѣдуетъ исклю- чить рѣзакі для сѣчки соломы (ср. ст. 161).	Отто Эрбе Русско-Бал- тійскій заводъ		
161	Новая редакція :	напильниковъ Зеннекенъ		
	Инструменты ручныя для ре- меслъ, художниковъ, фа- брикъ и заводовъ, а также машинныя инструменты, за исключеніемъ особо поиме- нованныхъ : . . . . .		1,65 съ пуда	2,85 съ пуда
	а. напильники и рашпили, длиною насѣчки отъ 6 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> дюймовъ и менѣе . . . . .		1,65 „	3,25 „
	напильники и рашпили длиною насѣчки свыше 6 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> дюймовъ . . . . .		1,65 „	2,85 „
	б. молотки, топоры, колуны и кирки всякіе, вѣсомъ 5 фунтовъ въ штукѣ и менѣе . . . . .		1,65 „	3,25 „
	тоже болѣе 5 фунтовъ въ штукѣ . . . . .		1,65 „	2,85 „
	в. пилы круглыя, для лѣсо- пильныхъ станковъ, лен- точные и машинныя всякія . . . . .		2,10 „	3,50 „
	пилы всякія за исключеніемъ особо поименованныхъ . . . . .		1,65 „	3,10 „



Статьи таможенн. тарифа	И з м ѣ н е н і я	Просители	Дѣйствующій тарифъ	Просимый тарифъ
	г. клуппы, мѣтчики, развертки, шарошки и сверла .....	.....	1,65 съ пуда	4,00 съ пуда
	д. машинные ножи всякіе, а также рѣзакн для сѣчки соломы, вѣсомъ 5 фунтовъ и менѣе въ штукѣ .....	.....	2,10 „	4,75 „
	тоже свыше 5 фунтовъ въ штукѣ .....	.....	2,10 „	3,50 „
167	Къ примѣчанію 1. Дополненіе : в. инструменты всякіе для ма- шинъ пропускаются по статьѣ 161.	Отто Эрбе Русско-Бал- тійскій заводъ Зеннекенъ		
216	Изъ этой статьи слѣдуетъ исклю- чить „перья писчія всякія“ и доба- вить передъ примѣчаніями :  Перья писчія всякія .....	Русское Об- щество для производства стальныхъ перьевъ .....	0,60 съ фунта	1,00 съ фунта
	НВ. Кромѣ того желательно, чтобы во избѣжаніе контрабанд- наго ввоза, стальные перья писчія снабжались пломбами, какъ напри- мѣръ иглы.			

### *Группа VIII. Тонкія механическія издѣлія.*

Со стороны представителей тонкой механической промышленности никакихъ желаній касательно возобновленія торговыхъ договоровъ и какихъ-либо измѣненій въ таможенномъ тарифѣ выражено не было.

### *Группа IX. Машиностроительная и электротехническая промышленность.*

Машиностроительная промышленность Прибалтійскаго края, въ особенности же въ портовыхъ городахъ, при весьма тяжелыхъ условіяхъ достигла такого значительнаго и разносторонняго развитія, что пынѣ она между всѣми отраслями промышленности этого края, а равно и въ машиностроительной промышленности всей Имперіи занимаетъ весьма выдающееся мѣсто. Но насколько затруднительнымъ было ея развитіе, на столько же тяжелымъ осталось ея положеніе. Затрудненія эти состоятъ прежде всего въ томъ, что Прибалтійскій край лежитъ на значительномъ разстояніи какъ отъ мѣстъ производства сырыхъ матеріаловъ, каковы металлы и каменный уголь, такъ и отъ естествен-

ныхъ рынковъ сбыта для большой части своихъ издѣлій. Сырые матеріалы приходится или ввозить изъ заграницы и платить при этомъ высокую пошлину, или же привозить изъ внутреннихъ губерній и при этомъ платить высокую провозную плату, а равно терпѣть отъ различныхъ недостатковъ не вполне развитой еще горной и желѣзодѣлательной промышленности на югѣ и внутри Имперіи, выражающихся въ сильномъ колебаніи цѣнъ, неодинаковой производительной способности и т. п. Къ этому присоединяется еще и недостаточная провозоспособность нашихъ желѣзныхъ дорогъ. Также плохо обстоитъ дѣло и съ условіями сбыта, который крайне страдаетъ какъ отъ сильнаго колебанія покупательной способности населенія нашей Имперіи, отъ недостатковъ нашихъ желѣзнодорожныхъ путей, такъ прежде всего отъ конкуренціи со стороны заводовъ внутреннихъ губерній, расположенныхъ ближе къ мѣстамъ производства сырыхъ матеріаловъ, а также и конкуренціи заграничной. Если машиностроительная промышленность заграницей поставлена въ несравненно лучшее положеніе уже въ отношеніи выписки сырыхъ матеріаловъ вслѣдствіе чрезвычайнаго развитія путей сообщеній, желѣзныхъ дорогъ и водныхъ путей, — удобнаго и дешеваго кредита, болѣе опытнаго и образованнаго состава рабочихъ и т. п., то у нея еще есть то неоцѣнимое преимущество, что она можетъ работать для всемірнаго рынка и всегда найти выгодный сбытъ для своихъ издѣлій. Наша же промышленность обречена единственно на внутренній сбытъ своихъ произведеній, а потому находится въ полной зависимости отъ господствующихъ здѣсь, крайне непостоянныхъ условій сбыта, на которыя по всей вѣроятности болѣе всего оказываютъ вліяніе результаты урожая. Поэтому и выходитъ то, что наша промышленность постоянно переходитъ отъ одной крайности къ другой, страдая то отъ недостатка сбыта и вызываемаго имъ перепроизводства, то отъ періодически появляющагося чрезмѣрнаго усиленія спроса и обусловливаемой этимъ недостаточной производительной способности. При этомъ однако нельзя не признать за машиностроительной промышленностью въ Прибалтійскомъ краѣ и въ особенности въ портовыхъ городахъ полного права на существованіе. Во всемъ мірѣ и во всѣ времена можно было наблюдать, что промышленности нельзя предписать мѣсто развитія, или поставить ее въ зависимость отъ мѣста производства сырыхъ матеріаловъ; она сама избираетъ себѣ пути и стремится прежде всего туда, гдѣ она можетъ найти въ населеніи необходимую степень образованія, свободные подвижные капиталы, а также и извѣстную покупательную способность. Всѣ эти условія были въ Прибалтійскомъ краѣ налицо и должны были бы привести къ болѣе легкому, болѣе выгодному положенію, если бы другія обстоятельства не оказали тормозящаго и вреднаго вліянія. Эти обстоятельства заключаются, какъ уже выше сказано, прежде всего въ отдаленности отъ мѣстъ производства сырыхъ матеріаловъ, въ крайне слабомъ развитіи и недостаточной провозоспособности нашихъ желѣзныхъ дорогъ и въ отсутствіи

дешевыхъ и удобныхъ внутреннихъ водяныхъ путей, а затѣмъ, особенно, въ высокихъ охранительныхъ пошлинахъ на сырые матеріалы.

Значительнаго улучшенія этихъ условій можно было бы достигнуть теперь въ виду предстоящаго возобновленія торговыхъ договоровъ и обусловленнаго имъ частичнаго пересмотра нашего таможеннаго тарифа.

Слѣдую приглашенію заявить о своихъ желаніяхъ относительно возобновленія торговыхъ договоровъ, мѣстная машиностроительная промышленность, къ которой присоединились вагоностроительные, электрическіе и велосипедные заводы, подробно разработала этотъ вопросъ и пришла единодушно къ тому заключенію, что было бы безусловно полезно понизить ввозныя ставки на сырые матеріалы, полезно не только въ интересахъ почти всѣхъ отраслей промышленности, но также и въ интересахъ нашего государства, въ рукахъ котораго пониженіе ввозной пошлины на заграничное сырье оказалось бы наивѣрнѣйшимъ средствомъ борьбы для устраненія повышенія заграничныхъ ввозныхъ пошлинъ на хлѣбъ и другіе сельскохозяйственные продукты, которое является для него столь существеннымъ вопросомъ.

Относительно ввозной пошлины на каменный уголь здѣсь говорить нечего, такъ какъ этотъ предметъ имѣетъ одинаково важное значеніе для всѣхъ отраслей промышленности, и объ этомъ уже было говорено въ началѣ.

Русская горная и желѣзодѣлательная промышленность развилась за послѣдніе годы такъ сильно, что для нея уже не требуется чрезвычайныхъ охранительныхъ мѣръ противъ конкуренціи иностранныхъ сырыхъ продуктовъ. Въ виду стоимости провоза по желѣзнымъ дорогамъ ввозоспособность заграничныхъ сырыхъ продуктовъ прекращается уже сравнительно на небольшомъ разстояніи отъ ввозныхъ портовъ, такъ что внутри Имперіи, даже при полномъ упраздненіи ввозной пошлины, конкуренція заграничныхъ сырыхъ продуктовъ почти невозможна. Даже при пониженіи пошлины на 50% русское желѣзо въ Прибалтійскомъ краѣ пользовалось бы большимъ преимуществомъ передъ иностраннымъ, такъ какъ уже теперь разница въ цѣнахъ слишкомъ значительна, чтобы ее можно было уравнивать пониженіемъ пошлины даже на 50%.

Въ количественномъ отношеніи производительность отечественной горной и желѣзодѣлательной промышленности по существеннѣйшимъ продуктамъ такова, что она могла бы съ избыткомъ удовлетворять спросу и она фактически въ такой степени вытѣснила заграничные металлы изъ обихода прибалтійской, особенно же рижской машиностроительной промышленности, что теперь лишь 10—20% обработанныхъ матеріаловъ имѣютъ заграничное происхожденіе. Но жертвы, съ которыми сопряжена для здѣшней промышленности эта замѣна загра-



пичныхъ сырыхъ продуктовъ отечественными, на столько существенны, что онѣ въ значительной мѣрѣ тормозятъ ея успѣшное развитіе. Горнозаводская промышленность носитъ у насъ еще вполнѣ характеръ спекуляціи, выражающейся въ сильныхъ, не поддающихся предварительному разсчету колебаніяхъ цѣнъ. Другимъ факторомъ, тяготящимъ надъ здѣшнюю промышленность въ виду зависимости ея отъ отечественныхъ сырыхъ продуктовъ, является угрожающій затянуться на продолжительное время низкій уровень производительности русскихъ желѣзодѣлательныхъ заводовъ въ качественномъ отношеніи; заводы эти вообще еще не въ состояніи выдѣлывать нѣкоторыхъ, безусловно необходимыхъ для машиностроительной промышленности сырыхъ продуктовъ и полуфабрикатовъ, такъ что за ними наша машиностроительная промышленность все равно должна обращаться за границу. Наконецъ нельзя не обратить вниманія еще и на то, что вся организація нашихъ горныхъ заводовъ въ настоящее время такова, что для машиностроительной промышленности она не въ состояніи представить никакихъ гарантій по поставкѣ сырыхъ продуктовъ въ срокъ и въ достаточномъ количествѣ. — Ища своего спасенія въ казенныхъ заказахъ и приспособляя свое устройство спеціально для этой цѣли, русскіе желѣзодѣлательные заводы принимаютъ во вниманіе интересы частной промышленности лишь по столько, по сколько это допускаетъ ихъ устройство и по сколько это входитъ въ ихъ разсчеты.

Но вслѣдствіе высокихъ ввозныхъ пошлинъ машиностроительные заводы не могутъ обойтись безъ русскихъ продуктовъ и находятся отъ нихъ въ полной зависимости, не будучи въ состояніи противопоставить всякимъ недостаткамъ русской производительности уравновѣшивающую силу иностранной конкуренціи, и не имѣя возможности, несмотря на слишкомъ высокія цѣны и слишкомъ медленную поставку, привлечь къ конкуренціи заграничные заводы.

Однако увеличеніе для заграничныхъ сырыхъ продуктовъ возможности конкурировать явилось бы не только необходимымъ регуляторомъ для машиностроительной промышленности, но оно оказало бы важное и полезное вліяніе и въ извѣстномъ воспитательномъ смыслѣ и на горнозаводскую промышленность, такъ какъ послѣдняя, не опасаясь въ настоящее время никакой конкуренціи, тогда была бы вынуждена, въ отношеніи своего производства, условій поставки и цѣнъ, согласоваться съ потребностями спроса и сбыта, и затѣмъ иностранная конкуренція дала бы ей пужный и недостающій ей пылъ толчокъ къ энергичной самодѣятельности и дальнѣйшему развитію.

Эта необходимая и полезная для всѣхъ заинтересованныхъ въ дѣлѣ способность конкуренціи и со стороны иностранныхъ сырыхъ

продуктовъ нынѣ, въ виду высокихъ ввозныхъ пошлинъ, является почти совершенно призрачной. — Ввозныя пошлины составляютъ для чугуна (45 коп. съ пуда), сортового желѣза (75 коп. съ пуда) и листового желѣза (95 до 120 коп. съ пуда) почти 50<sup>0</sup>/<sub>0</sub> стоимости товара.

Особеннаго вниманія требуетъ при выпискѣ сырыхъ матеріаловъ и полуфабрикатовъ электротехническая промышленность относительно важнѣйшаго для нея сырого матеріала — красной мѣди, которая и безъ того добывается въ Россіи въ недостаточномъ количествѣ, составляетъ чистѣйшій предметъ спекуляціи и при этомъ оплачивается еще чрезвычайно высокой пошлиной въ размѣрѣ 3 руб. 75 коп. и 4 руб. 65 коп. съ пуда, помимо процентной прибавки. Къ этому присоединяется еще своеобразное и совершенно неестественное явленіе, что пошлина на сырой матеріалъ гораздо выше, чѣмъ на изготовляемые изъ этого матеріала машины. Русское электрическое общество „Уніонъ“ составило прилагаемую при семъ таблицу, въ которой цѣлый рядъ машинъ различныхъ типовъ разложенъ на составныя части и подсчитана уплаченная за нихъ пошлина. Изъ этого сопоставленія видно, что сумма пошлины на сырые продукты па 40, 60 и даже 124<sup>0</sup>/<sub>0</sub> выше пошлины на ввезенную изъ заграницы, собранную изъ этихъ составныхъ частей машину.

#### Динамо-машины. — Трансформаторы.

	KG 4—5 5,5 PS	KG 4—20 25 PS	MP 6—70 95 PS	JN 4—5 5 PS	JN 12-100 100 PS	17 PS 5 KW	25 PS 20 KW	55 PS 40 KW
Общая сумма израсходованнаго матеріала, включая отбросы при фабрикаціи. Пошлина на это составляетъ нынѣ, руб.	52,21	160,02	483,48	37,14	457,51	45,81	172,35	239,79
Готовая машина оплачиваетъ пошлины, руб. = Нынѣшняя таможенная ставка съ пуда руб. 2,10	30,28	115,29	341,—	22,42	333,06	21,26	76,86	128,10
Процентная разни́ца въ пошлинѣ между отдельными частями и цѣлой машиной въ ущербъ послѣдней	66 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	39,2 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	40,5 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	65,7 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	37,3 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	115,5 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	124,2 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	87,2 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>

	KG 4-5 5,5 PS	KG 4-20 25 PS	MP 6-70 95 PS	JN 4-5 5 PS	JN 12-100 100 PS	17 PS 5 KW	25 PS 20 KW	55 PS 40 KW
Между тѣмъ готовая машина оплачивается пошлиною въ руб. По предложенной та- рифснй ставкѣ въ руб. 6,48	93,29	355,75	1052,19	69,17	1027,70	65,61	237,17	395,28
Процентная разница въ пошлинѣ между от- дѣльными частями и цѣлой машиной въ пользу послѣдней	85,80%	1220%	117,70%	86,24%	124,60%	43,20%	37,60%	64,80%

На основаніи вышеизложеннаго представители машиностроительной и электрической промышленности ходатайствуютъ о пониженіи ввозной пошлины на 50% на всѣ упоминаемые въ ст. ст. 139, 140, 142, 143, 144, 146 и 147 таможеннаго тарифа сырые матеріалы и полуфабрикаты.

Что касается пошлины на готовые издѣлія, то специально машиностроительная промышленность не видитъ причинъ стремиться къ измѣненію дѣйствующихъ нынѣ тарифныхъ ставокъ, представляющихъ достаточную охрану, въ томъ предположеніи, что ввозныя пошлины на сырые продукты будутъ понижены.

Иначе обстоитъ дѣло для электротехнической, вагоностроительной и велосипедной промышленности, которая, не говоря уже о пониженіи пошлины на сырые продукты и полуфабрикаты, нуждается еще въ особой охранѣ своихъ издѣлій.

Дѣйствующій нынѣ таможенный тарифъ изданъ еще въ то время, когда электротехническая промышленность находилась еще въ первоначальной стадіи своего развитія и желѣзо сравнительно съ мѣдью при составленіи динамомашинъ употреблялось гораздо больше, тогда какъ нынѣ это отношеніе сдѣлалось совершенно обратнымъ. Поэтому нынѣ оплата пошлиною динамомашинъ по ст. 167 п. 2 таможеннаго тарифа по 2 р. 10 к. ничѣмъ не оправдывается и отнесеніе ихъ къ ст. 167 п. 1 со ставкою въ 6 р. 48 к. съ пуда, соотвѣтственно главной составной части, было бы вполне справедливо и весьма полезно въ видахъ охраны отечественной электротехнической промышленности. Равно и иовышеніе ввозной пошлины на другіе электротехническіе аппараты, какъ то кабели, принадлежности для слабаго тока является безусловно желательнымъ.



Вагоностроительная промышленность терпит чувствительный ущербъ отъ слишкомъ низкихъ таможенныхъ ставокъ на вагоны для уличныхъ желѣзныхъ дорогъ и здѣсь усматривается та же аномалія, какъ выше упомянуто относительно электротехнической промышленности, т. е. что сырой матеріалъ оплачивается болѣе высокой пошлиной, нежели изготовленный изъ него фабрикатъ. Такъ пошлина на одинъ одноконный вагонъ составляетъ только 375 руб., между тѣмъ какъ потребленное на него количество желѣза, 200 пуд., подлежало бы оплатѣ пошлиной въ размѣрѣ 420 р., а вмѣстѣ съ готовымъ вагономъ ввозятся еще беспошлинно зеркальныя оконныя стекла, обдѣлочныя части, ручки и другія принадлежности, которыя могли бы всѣ быть изготовлены въ Россіи. Поэтому было бы безусловно желательно, чтобы двуконные вагоны были перечислены изъ № 8 ст. 174, по коему они оплачиваются пошлиною въ 510 р., въ № 7 той же ст. 174, какъ пассажирскіе вагоны I класса, со ставкой въ 698 руб., а одноконные изъ № 9, по коему они оплачиваются пошлиной въ 375 руб., въ № 5 ст. 174, какъ пассажирскіе вагоны II класса, со ставкою въ 533 руб.

Что касается велосипедной промышленности, то таковая при нынѣшней таможенной ставкѣ въ 27 р. за велосипедъ, по ст. 173 № 3, не достаточно защищена противъ иностранной конкуренціи. Конкуренція эта является главнымъ образомъ изъ Германіи и Америки, каковыя страны не находясь въ отношеніи пріобрѣтенія отдѣльныхъ частей, подобно здѣшней промышленности, въ зависимости отъ иностранцевъ, располагая лучшимъ, чѣмъ здѣшніе заводы, персоналомъ рабочихъ и имѣя сильное перепроизводство, въ состояніи поставлять свои издѣлія въ Россію гораздо дешевле, нежели русскіе заводы. Послѣдовавшее въ 1900 году повышеніе пошлины на 50 %, т. е. съ 18 р. на 27 р. съ велосипеда, осталось безъ всякаго вліянія на сбытъ русскихъ издѣлій, такъ какъ заграничныя конкуренты сбывали продукты своего перепроизводства въ Россію по собственной цѣнѣ, и такимъ образомъ русскому торговцу не приходилось нести бремени добавочной пошлины. За дальнѣйшее повышеніе пошлины говорить и то обстоятельство, что велосипедъ лишь въ незначительной степени можетъ быть признаваемъ предметомъ необходимости, составляя главнымъ образомъ предметъ роскоши.

Для охраны отечественной промышленности является необходимымъ повышеніе ввозной пошлины на заграничныя велосипеды до 40 руб.

#### *Группа X. Химическое производство.*

Въ общемъ химическая промышленность можетъ ограничиться главнымъ образомъ просьбой о сохраненіи нынѣшнихъ тарифныхъ

ставокъ. Измѣненія въ таможенномъ тарифѣ, для защиты отечественной промышленности, нужны для слѣдующихъ предметовъ:

Огнеупорная и французская глина (Baухut), оплачиваемая нынѣ по ст. 65<sup>1</sup>, должны были бы ввозиться беспошлинно, такъ какъ они требуются для изготовленія глиноземныхъ препаратовъ и въ Россіи ихъ нѣтъ, или же они не являются рыночнымъ товаромъ.

Оказывается также весьма желательнымъ иное, болѣе соответствующее цѣнѣ товара обложеніе различныхъ сортовъ смолы въ ст. 82, а равно значительное пониженіе ставокъ ст. 122 на шеллакъ и копаллакъ. По нынѣ дѣйствующему таможенному тарифу копаллакъ, стоящій 8 марокъ за килограммъ, обложенъ въ томъ же размѣрѣ, какъ напримѣръ гумми акроидесъ (acroïdes) стоимость котораго равняется лишь 0,16 марокъ за кило.

Шеллакъ и копаллакъ сырые продукты, которыхъ въ Россіи нѣтъ, но они незаменимы длѣ многихъ отраслей химической промышленности, особенно же для лаковыхъ фабрикъ.

Напротивъ того изъ ст. 82 слѣдовало бы вычеркнуть смолу для пивоваровъ и обложить ее гораздо болѣе высокой пошлиной, напр. въ 1 руб. за пудъ, такъ какъ это не сырой предметъ, а фабрикатъ, изготовляемый въ Россіи, а потому онъ не принадлежитъ къ категоріи смолъ; кромѣ того обложеніе смолы для пивоваровъ, какъ и потребной на изготовленіе ея смолы 60 коп. съ пуда въ томъ отношеніи не логично и несправедливо, что въ пей заключаются растительныя масла, которыя, будучи ввезены особо, платятъ по ст. 117<sup>1</sup> ввозную пошлину въ размѣрѣ 2 руб. 97 коп. за пудъ.

Напротивъ того настоятельно нужно исходатайствовать пониженіе пошлины на спиртовые лаки при ввозѣ ихъ въ Австрію, Англію и Францію. Въ данное время возможенъ вывозъ спиртовыхъ лаковъ только въ Германію, гдѣ ввозная пошлина составляетъ 20 марокъ за 100 кило. При ввозѣ же лаковъ въ Австрію, Англію и Францію взимается пошлина съ содержащагося въ лакѣ спирта, хотя послѣдній денатурировавъ уже въ Россіи, т. е. сдѣланъ негоднымъ къ употребленію. При устраненіи этихъ таможенныхъ ограниченій вывозъ русскихъ спиртовыхъ лаковъ въ упомянутыя страны могъ бы принять крупныя размѣры, чѣмъ было бы открыто для русскаго спиртоваго производства новое поле сбыта. Поэтому было бы желательно, чтобы въ Австріи, Англіи и Франціи, подобно тому, какъ уже это существуетъ въ Германіи, ввозная пошлина на спиртовые лаки и на масляные лаки была одинакова.

Крайне желательно значительное пониженіе взимаемой нынѣ по ст. 85 въ размѣрѣ 1 руб. 50 коп. съ пуда пошлины на сырое американское минеральное масло.

Изъ русскаго минеральнаго масла нельзя изготовлять сильно кипящаго цилиндроваго масла, между тѣмъ для машинъ новыхъ типовъ,

работающихъ при высокомъ давленіи пара и съ перегрѣтымъ паромъ, можно примѣнять только сильно кипящее цилиндрическое масло. Таковое получается нынѣ по дорогой цѣнѣ изъ за границы, тогда какъ пониженіе пошлины на сырое американское минеральное масло (цилиндрический дистиллатъ) дало бы возможность выдѣлывать въ Россіи сильно кипящее цилиндрическое масло и тѣмъ принести пользу отечественной промышленности.

Упраздненіе пошлины на сѣру (ст. 91) и сѣрный колчеданъ (ст. 138) было бы весьма важно въ интересахъ химической промышленности, такъ какъ оба эти предмета являются сырыми матеріалами, почти не встрѣчающимися въ Россіи или находимыми въ весьма маломъ количествѣ, а потому не составляющими рыночнаго товара, а между тѣмъ оба эти предмета образуютъ до извѣстной степени основаніе для крупной химической промышленности. Въ виду этого сѣрный колчеданъ до 1885 года, а сырая сѣра до 1891 года ввозились беспошлинно. Важность этихъ сырыхъ продуктовъ для химической промышленности подтверждается еще и тѣмъ, что въ Германіи, владѣющей богатыми залежами сѣрнаго колчедана, ввозъ сѣры и сѣрнаго колчедана беспошлинный. Для иностранной, особенно же для германской химической промышленности конкуренція чрезвычайно облегчена еще и тѣмъ, что она имѣетъ возможность чрезвычайно выгодно сбывать остатки отъ обжоговъ колчедана на многочисленныя, расположенныя вблизи доменныхъ печи; этой возможности сбывать свои отбросы химическіе заводы Прибалтійскаго района не имѣютъ. Наконецъ слѣдуетъ упомянуть и о томъ, что упраздненіе пошлины на сѣру и сѣрный колчеданъ имѣло бы огромное значеніе для развитія суперфосфатныхъ заводовъ, а тѣмъ самымъ и для сельскаго хозяйства.

Очищенная сѣра и сѣрный цвѣтъ или сѣра въ палочкахъ должны бы остаться при нынѣшней пошлинѣ въ 30 коп. за пудъ, такъ какъ они выдѣлываются на здѣшнихъ заводахъ изъ комовой сѣры, которая непосредственно не примѣнима для фабричныхъ цѣлей. Фабрикація же обходится сравнительно дорого, такъ какъ потери конденсаціонныхъ продуктовъ и износъ весьма значительны.

Крайне желательно, въ томъ случаѣ, если пошлина на свинецъ по ст. 146<sup>1</sup> останется при нынѣшней нормѣ въ 15 коп. за пудъ, повышение пошлины на свинцовый глетъ въ порошокъ до ставки на сурикъ (ст. 132) т. е. до 52<sup>1</sup>/<sub>2</sub> коп. за пудъ. Выдѣлка свинцоваго глета въ порошокъ труднѣе и дороже выдѣлки сурика въ порошокъ, что выражается и въ болѣе высокой цѣнѣ на свинцовый глетъ. Свинцовый сурикъ въ порошокъ и свинцовый глетъ въ порошокъ приготавливаются оба изъ той же сырой окиси свинца, поэтому свинцовый глетъ въ порошокъ не можетъ быть разсматриваемъ въ качествѣ полуфабриката. Разные виды потребленія свинцоваго глета въ порошокъ требуютъ нынѣ товара, который при заключеніи послѣднихъ таможенныхъ договоровъ



былъ совершенно неизвѣстенъ. Свинцовый глетъ въ дѣйствовавшемъ до сего времени таможенномъ тарифѣ не былъ почти вовсе защищенъ пошлиной. Рафинированный свинецъ для изготовленія свинцоваго глета приходится до сихъ поръ выписывать изъ заграницы, такъ какъ въ Россіи его получить нельзя. Пошлина на свинецъ и свинцовый глетъ одинакова, а именно 15 коп. за пудъ. Но такъ какъ глетъ заключаетъ въ 100 составныхъ частяхъ 93% свинцу, то для отечественныхъ фабрикантовъ глета таможенные пошлины почти уничтожаются. На одномъ изъ Рижскихъ заводовъ уже много лѣтъ готовится нитритъ; при этой фабрикаціи получается на 1 пудъ нитрита 5 пудовъ сырого глета. Различные заводчики нитрита уже были вынуждены или прекратить или же сократить свое производство, такъ какъ они не могли найти сбыта на въ 5 разъ большее количество свинцоваго глета. Отечественные заводчики вынуждены теперь почти весь глетъ перерабатывать въ сурикъ, но вслѣдствіе этого конкуренція достигла такихъ размѣровъ, что и отъ этого производства уже нѣтъ никакой выгоды. Такимъ образомъ нитритъ можетъ быть производимъ лишь въ такомъ количествѣ, насколько сурикъ и глетъ могутъ быть сбываемы въ Россіи. Путемъ повышенія пошлины на глетъ поле сбыта для отечественныхъ заводчиковъ увеличилось бы вдвое, а равно и весь потребный запасъ нитрита могъ бы изготовляться въ Россіи. Ввозъ иностраннаго глета составляетъ около 200,000 пудовъ въ годъ, и русскіе фабриканты были бы въ состояніи безъ затрудненія изготовить это количество, причемъ казна не потерпѣла бы никакого убытка отъ уменьшенія пошлины, такъ какъ вмѣсто глета ввозился бы свинецъ по тому же тарифу.

Глетъ потребляется главнымъ образомъ резиновыми фабриками, аккумуляторными заводами, гончарными заводами для глазировки и масловаренными заводами, но для нихъ повышеніе пошлины не имѣетъ важнаго значенія, такъ какъ расходъ на глетъ составляетъ при этихъ производствахъ лишь весьма незначительный процентъ общихъ расходовъ.

Относительно вышеупомянутаго повышенія пошлины на свинцовый глетъ промышленная делегація Биржевого Комитета замѣчаетъ, что мѣстные резиновые фабрики того мнѣнія, что повышеніе пошлины на глетъ, принимая даже во вниманіе то обстоятельство, что было бы весьма желательно охранить отечественное производство глета, является слишкомъ значительнымъ. Резиновые фабрики отчасти вынуждены потреблять ввозимый изъ заграницы глетъ, такъ какъ извѣстные сорта его не выдѣлываются въ Россіи, а потому обложеніе глета возвышенной пошлиной повлекло бы за собою довольно существенное увеличеніе расходовъ по производству резиновыхъ издѣлій. Для одной только фирмы „Проводникъ“ повышеніе пошлины вызвало бы перерасходъ противъ нынѣшняго размѣра отъ 5 до 6000 рублей. Въ

виду этого резиновые фабрики принуждены высказаться против столь значительнаго повышенія пошлины, такъ какъ едва ли можно предположить, что этимъ фабрикація глета внутри страны будетъ поднята въ качественномъ отношеніи и ввозъ прекратится. Кромѣ того можно полагать, что защита производителей глета окажется болѣе дѣйствительной, если будетъ уничтожена пошлина на сырой свинецъ, нежели путемъ повышенія пошлины на фабрикатъ, вздорожаніе коего до поры до времени падетъ чувствительнымъ бременемъ на потребителей глета.

Желательно также значительное пониженіе пошлины на сѣрно-кислый амміакъ, потребный для приготовленія нашатыря, трудно и по высокой цѣнѣ получаемый въ Россіи. Вслѣдствіе сравнительно высокой пошлины по ст. 98 п. 2 въ 82<sup>1</sup>/<sub>2</sub> коп. за пудъ, дороговизны устройства и трудностей фабрикаціи наши отечественные заводы не могутъ конкурировать съ иностранными. Пониженіе пошлины на сѣрно-кислый амміакъ представляется еще тѣмъ болѣе основательнымъ, что амміакъ играетъ весьма важную роль при выдѣлкѣ искусственныхъ удобреній, пониженіе цѣны коихъ послужило бы на пользу сельскому хозяйству.

Производство красильныхъ и дубильныхъ экстрактовъ нуждается для своей защиты въ повышеніи ввозной пошлины на дубильные экстракты по ст. 124 п. 3 на 5 до 10%, такъ какъ послѣдніе въ виду удешевленныхъ фрахтовъ въ заморскомъ сообщеніи являются для отечественной фабрикаціи сильными конкурентами, отечественные же заводы, въ виду необходимости изъ-за продолжительнаго перерыва навигаціи дѣлать значительные запасы, поставлены въ гораздо худшее положеніе нежели заграничные заводы.

### *Группа XI и XII. Писчебумажная и полиграфическая промышленность.*

Измѣненіе нынѣшнихъ таможенныхъ ставокъ на бумагу и целлюлозу, въ виду охраны, въ которой нуждаются эти обѣ отрасли отечественной промышленности, нежелательно, такъ какъ вслѣдствіе дороговизны денегъ и дороговизны первоначальнаго устройства, причиняемой пошлиной на машины, а также вслѣдствіе обложенія пошлиной угля, сѣры, смолы, хлорной извести и т. п., болѣе высокой страховой преміи, недостатка въ опытныхъ рабочихъ и т. д., писчебумажная и целлюлозная промышленность вынуждена оплачивать свое производство дороже нежели заграничныя фабрики. Хотя цѣны на лѣсъ за границей выше, нежели въ данное время у насъ, но разница эта большею частью уравнивается тѣмъ, что здѣшній лѣсъ даетъ меньше матеріала; онъ растетъ здѣсь въ общемъ скорѣе и жилистѣе. Перерасходъ здѣшняго целлюлознаго производства составляетъ 54 коп. на пудъ, что видно изъ слѣдующаго разсчета:

1) Перерасходъ по механическому оборудованію вслѣд- ствіе фрахтовъ, пошлинъ, накладныхъ расходовъ п т. п. (доходность и амортизація) . . . . .	12 коп.
2) Перерасходъ на каменный уголь, включая таможенную пошлину . . . . .	16 „
3) Перерасходъ на сѣру вслѣдствіе пошлины . . . . .	4 „
4) Перерасходъ на ремонтъ вслѣдствіе пошлины па желѣзо, войлокъ, рѣшета, filtraціонные рукава и т. д. . . . .	4 „
5) Перерасходъ вслѣдствіе высокихъ процентовъ . . . . .	16 „
6) Перерасходъ на болѣе высокую страховую премію . . . . .	2 „
Итого . . . . .	54 коп.

Отсюда вытекаетъ, насколько нуждается отечественное целлулозное производство въ охранѣ пошлиной, насколько размѣръ этой пошлины въ 60 коп. съ пуда отнюдь не несправедливо разсчитанъ, и какое давленіе оказало бы на производительность целлулозной промышленности хотя бы только незначительное пониженіе этой пошлины. Для писчебумажной промышленности условія вполне аналогичны.

Къ заключенію, что измѣненіе нынѣшнихъ ставокъ на бумагу и целлулозу нежелательно, целлулозная фабрика А. Гефлингера присоединяетъ ходатайство о повышеніи нынѣшняго размѣра пошлины на небѣленную целлулозу, а именно на 15<sup>0</sup>/<sub>0</sub> нынѣшней ставки, чтобы этими способами воспрепятствовать бросанію цѣнъ заграничными фабриками и давленію на цѣны отечественныхъ фирмъ.

Совершенно ненормальна нынѣшняя пошлина на смолу, такъ какъ этотъ предметъ не добывается въ Россіи, а между тѣмъ въ писчебумажной промышленности, равно какъ и во многихъ другихъ производствахъ этотъ предметъ ничѣмъ не замѣнимъ. Смола, почти исключительно привозимая изъ Америки, при цѣнѣ въ 75 коп. за пудъ фραπε Рига обложена нормальной пошлиною въ 60 коп. съ пуда, а теперь вслѣдствіе боевыхъ пошлинъ противъ Америки даже въ 72 коп. съ пуда, такимъ образомъ стоимость ея является непомерной для мѣстныхъ фабрикантовъ. Въ виду сего крайне желательно, чтобы дозволенъ былъ совершенно беспошлинный ввозъ смолы. Затѣмъ для этихъ отраслей промышленности былъ бы весьма важенъ беспошлинный ввозъ сѣры.

Желательно было бы также пониженіе пошлины на хлорную известь съ 1 руб. 5 коп. + 10<sup>0</sup>/<sub>0</sub> на 50 коп. съ пуда.

Равнымъ образомъ весьма важно въ интересахъ отечественной писчебумажной промышленности повышеніе пошлины па тряпье съ 45 коп. до 1 руб. на пудъ.

Туземная хлорная известь вслѣдствіе недостаточнаго количества ея, отчасти вслѣдствіе низкаго качества, не всюду можетъ быть примѣняема въ писчебумажному производству.



Крайне недостаточными представляются ввозныя пошлины для охраны такихъ коммерческихъ печатныхъ произведеній различного рода, какъ плакатовъ, проспектовъ, этикетовъ, листовъ почтовой бумаги съ оттисками и конвертовъ, каковыя по заказу здѣшнихъ фирмъ изготовляются за границей и большими партіями ввозятся сюда, такъ какъ этимъ наносится ущербъ какъ мѣстнымъ печатнымъ, такъ и связанной съ этимъ писчебумажной промышленности.

Печатни и писчебумажныя фабрики терпятъ ущербъ еще и оттого, что здѣшніе издатели печатаютъ выходящія у нихъ на иностранныхъ языкахъ (не на русскомъ) книги за границей. — Въ виду этого было бы въ интересахъ отечественной писчебумажной промышленности и книгопечатнаго промысла, если бы плакаты, проспекты, этикетки и т. п. безъ всякихъ исключеній, а равно печатаемыя за границей книги, если таковыя выпускаются фирмами, торгующими въ Россіи, были обложены такой пошлиной, которая бы по крайней мѣрѣ соответствовала хотя бы качеству потребленной на эти печатныя произведенія бумаги.

Дальнѣйшій ущербъ терпитъ здѣшняя писчебумажная промышленность, а вмѣстѣ съ тѣмъ и целлюлозное производство еще оттого, что до сихъ поръ сюда часто ввозятся старыя газеты и оплачиваются пошлиною по ст. 176 п. 2 какъ бумажные обрѣзки по 30 коп. съ пуда, между тѣмъ какъ, не будучи продыравлены, онѣ служатъ въ качествѣ макулатуры и такимъ образомъ производятъ конкуренцію туземной промышленности. Было бы весьма желательно повысить пошлину на старыя газеты до 2 рублей.

Но ради содѣйствія заключенію торговыхъ договоровъ здѣшнія писчебумажныя фабрики предлагаютъ, въ замѣнъ означенныхъ возвышеній пошлины, пониженіе пошлины на хромовую бумагу и бумагу для художественныхъ работъ, т. е. такъ называемую окрашенную, но не крашенную въ массѣ, если таковая и покрыта однимъ слоемъ, не растворяющимся въ водѣ, для литографской и типографской печати, для картонажей и т. п., съ 13 руб. 12<sup>1</sup>/<sub>2</sub> коп. по нынѣшнему тарифу, на 12 руб.

Означенныя ходатайства мѣстной промышленности Рижскій Биржевой Комитетъ имѣетъ честь почтительнѣйше представить на благоусмотрѣніе Вашего Высокопревосходительства.“

### XIII. Торговля должностями.

#### 79. Пенсіи должностнымъ лицамъ и вознагражденіе за товары безъ браковки вывезенные.

Согласно указу Правительствующаго Сената отъ 16 февраля 1860 г. за № 5679 купечество, послѣ отмены обязательной браковки,

обязано ежегодно опредѣлить размѣръ вознагражденія должностнымъ лицамъ за товары, вывезенные безъ браковки.

По уменьшеніи общимъ собраніемъ 20 декабря 1894 г. размѣра платы производимой вязальщикамъ пеньки и лигтерамъ на половину, таковая составляетъ въ настоящее время:

- 1) Для вязальщиковъ пеньки  $1\frac{1}{4}$  коп. съ берковца пеньки
- 2) „ лигтеровъ . . . .  $\frac{3}{4}$  „ „ „ льна  
    „ „ . . . .  $\frac{3}{4}$  „ „ „ пеньки и чески  
    „ „ . . . .  $1\frac{1}{2}$  „ „ „ табаку.

3) Браковщики дубоваго лѣса по прежнему получаютъ  $\frac{1}{3}$  съ дѣйствительной платы за браковку въ видѣ вознагражденія за вывезенный безъ браковки дубовый лѣсъ.

Кромѣ того изъ суммъ купечества уплачиваются еще слѣдующія пенсіи и пособія:

1) Вдовѣ послѣдняго, умершаго въ 1894 г. мачтоваго браковщика Венцеля, по постановленію общаго собранія отъ 11 февраля 1894 г. 20 руб. пенсіи въ мѣсяцъ;

2) единственнымъ тремъ оставшимся членамъ цеха браковщиковъ дубоваго лѣса Р. Лихтверку, Г. Бокслафу и И. Борману общимъ собраніемъ 15 ноября 1896 г. независимо отъ получаемого ими сбора постановлено выдавать по 300 руб. пособія каждому въ годъ;

3) не состоянціе болѣе на службѣ браковщики льна и иеньки Ланге и Гейстъ получаютъ каждый по 1500 руб. пенсіи въ годъ; вдовѣ браковщика Грюнвальда общимъ собраніемъ 27 ноября 1898 г. назначена пенсія въ размѣрѣ 200 руб. въ годъ;

4) неспособные болѣе къ труду члены цеха мѣрильщиковъ зерна и соли получаютъ каждый по 100 руб. пособія въ годъ: а именно И. Карпъ, А. Шталь, Густавъ Цандерсонъ, Гансъ Яндау и Петръ Вилькайскій, но въ будущемъ по постановленію Биржевого Комитета рѣшено, въ случаѣ смерти кого-либо изъ получающихъ пособие, новыхъ членовъ цѣха мѣрильщиковъ въ число получающихъ пособие не включать.

Размѣръ вознагражденій и пособій оставленъ общимъ собраніемъ Биржевого Общества отъ 13 декабря 1902 г. безъ измѣненія и на 1903 годъ.

## 80. Рижская биржевая артель.

Изъ представленнаго согласно уставу Правленіемъ Рижской биржевой артели Биржевому Комитету отчета за 1901 г. усматривается, что доходы ея составляли въ названномъ году 123,414 руб., а расходы 118,210 руб. 81 коп., такимъ образомъ получилась чистая прибыль въ 5,203 руб. 19. коп. Капиталъ обезпеченія артели составлялъ

31 декабря 1902 г. 74,822 руб. 81 коп., въ томъ числѣ вкладные билеты Рижской Конторы Государственнаго Банка па 12,200 руб., хранящіеся въ Рижскомъ Биржевомъ Комитетѣ спеціально въ обезпеченіе производимыхъ артелью въ Ригѣ операций. Капиталъ членскихъ взносовъ составлялъ 40,136 руб. 22 коп., запасный капиталъ 583 руб. 47 коп.

Названный отчетъ рассмотрѣнъ делегаціей по дѣламъ Рижской биржевой артели и не подалъ повода ни къ какимъ замѣчаніямъ.

## XIV. Торговое законодательство.

### 81. Гербовый сборъ.

Относительно примѣненія новаго Закона о гербовомъ сборѣ отъ 10 Іюня 1900 г. также и въ отчетномъ году неоднократно возникали вопросы и сомнѣнія, вслѣдствіе чего Министерство Финансовъ и его Департаментъ Окладныхъ сборовъ сочли нужнымъ дать слѣдующія разъясненія.

1) По точному смыслу ст. 3 названнаго Устава, отвѣтственность за своевременную и въ надлежащемъ размѣрѣ оплату гербовымъ сборомъ подлежащихъ сему сбору актовъ и документовъ возлагается, въ равной мѣрѣ, какъ на лицо, выдавшее, такъ и на принявшее документъ, слѣдовательно по сдѣлкамъ о куплѣ-продажѣ товаровъ — въ равной мѣрѣ, какъ на покупателя, такъ и на продавца, за исключеніемъ, однако (п. 2 ст. 4), дополнительной но не первоначальной уплаты сбора по актамъ и документамъ, означеннымъ въ ст. 31, 38, 39, 60 и 61 Уст. Герб. 1900 г., т. е. по сдѣлкамъ на неопредѣленную сумму, за каковую (дополнительную) оплату отвѣтственнымъ является лицо, обязанное имѣть у себя доказательства уплаты гербоваго сбора, а именно по сдѣлкамъ о куплѣ-продажѣ товаровъ — покупатель товара (ст. 157). Въ изложенномъ смыслѣ, какъ совершенно правильно полагаетъ Казенная Палата, и должно быть понимаемо указываемое Палатою разъясненіе Министерства Финансовъ по повому Уставу о гербовомъ сборѣ, напечатанное въ неофициальномъ отдѣлѣ Вѣстника Финансовъ (№ 32 за 1901 г.).

При заключеніи торговыхъ сдѣлокъ путемъ обмѣна телеграммъ, оплатѣ гербовымъ сборомъ подлежитъ та телеграмма, послѣ которой должно начаться исполненіе по сдѣлкѣ (ст. 58 Уст. Герб.) Изъ этого слѣдуетъ, что, при обмѣнѣ торговыхъ телеграммъ, тотъ изъ контрагентовъ, который получаетъ телеграмму, окончательно устанавливающую существованіе сдѣлки (напр. подтвердительный отвѣтъ на заказъ), долженъ уплатить ее гербовымъ сборомъ (по правиламъ



ст. 119 Уст. Герб.) за свой собственный счетъ или за счетъ другого контрагента, по соглашенію. Въ виду, однако, явной затруднительности оплачивать гербовымъ сборомъ телеграфическія депеши, въ особенности отправляемыя, за счетъ другого контрагента, по соглашенію, и въ виду того, что исполненіе торговой сдѣлки всегда сопровождается посылкою торговаго счета, — Департаментъ Окладныхъ Сборовъ паходитъ возможнымъ признавать правильную оплату торговой сдѣлки, заключенной путемъ обмѣна телеграфическихъ депешъ, когда посылаемый по ней счетъ будетъ оплаченъ гербовымъ сборомъ въ надлежащемъ размѣрѣ: а. либо при отсылкѣ такового счета продавцемъ, б. либо при полученіи его покупателемъ (ислѣднимъ не позже мѣсяца со дня полученія такого счета), буде онъ при отсылкѣ не былъ оплаченъ сборомъ (ст. 60 и 119 Уст. Герб.).

2) Гербовыя марки на домашнихъ актахъ не могутъ быть погашаемы посредствомъ механическаго поврежденія, „за исключеніемъ случаевъ, означенныхъ въ ст. 90 и 91“ (ст. 133 Уст. Герб., изд. 1900 г.). Отсюда слѣдуетъ, что законъ отнюдь не возбраняетъ погашать марки механическимъ путемъ (посредствомъ перерѣзыванія) въ томъ случаѣ, когда подлежащіе гербовому сбору документы выдаются путемъ вырѣзыванія ихъ изъ корешковыхъ бланковыхъ книгъ или тетрадей: по ст. 90 Уст. Герб., всякіе акты и документы могутъ быть выдаваемы такимъ образомъ и, въ случаѣ такой ихъ выдачи, обязательно должны быть оплачиваемы сборомъ порядкомъ, подробно описаннымъ въ этой статьѣ. Слѣдующая ст. 91, предоставляя Министерству Финансовъ право устанавливать, каніе акты и документы обязательно должны быть выдаваемы корешковымъ способомъ и соотвѣтственно оплачиваемы гербовымъ сборомъ, отнюдь не ослабляетъ дѣйствія ст. 90 Уст. Герб. Въ виду значительныхъ практическихъ интересовъ, какъ для казны, такъ и для плательщиковъ отъ такого способа оплаты актовъ и документовъ гербовымъ сборомъ, Департаментъ Окладныхъ Сборовъ рекомендовалъ возможно широкое примѣненіе его въ своемъ объявленіи, напечатанномъ въ № 1 Вѣстника Финансовъ, Промышленности и Торговли за текущій годъ. Было бы весьма желательно, чтобы Казенная Палата, перепечатовъ это объявленіе, раздавала его всѣмъ желающимъ, тѣмъ болѣе, что оно въ достаточной мѣрѣ опровергаетъ и толкованіе Юрьевскаго нотаріуса Розенталя о необязательности оплаты гербовымъ сборомъ документовъ по торговымъ сдѣлкамъ о продажѣ товаровъ за границу (см. ниже, п. 4).

3) На точномъ основаніи ст. 122 Уст. Герб., лицу, къ которому поступаетъ неоплаченный гербовымъ сборомъ актъ или документъ, предоставляется внести причитающійся гербовый сборъ въ теченіе мѣсячнаго срока со дня перехода акта къ данному лицу, а не со дня написанія его. А потому, при полученіи торговой фирмой неоплаченныхъ гербовымъ сборомъ счетовъ отъ контрагентовъ, проживающихъ

за границей, ей предоставляется уплатить сей сборъ, въ мѣсячный срокъ со дня полученія счета, по правиламъ ст. 130 дѣйствующаго Уст. Герб. Равнымъ образомъ и при полученіи неоплаченныхъ или не вполне оплаченныхъ счетовъ отъ проживающихъ въ Россіи контрагентовъ, получатель можетъ произвести послѣдующую уплату причитающагося гербоваго сбора по ст. 119 Устава, въ теченіе мѣсячнаго срока со дня его полученія (ст. 122), причемъ такая послѣдующая оплата освобождаетъ отъ послѣдствій неуплаты гербоваго сбора не только покупателя, получившаго неоплаченный счетъ, но и лицо, выдавшее счетъ, а также и тѣхъ лицъ, къ которымъ онъ можетъ перейти въ послѣдствіи по передаточнымъ надписямъ и другимъ слѣлкамъ. Къ сему Департаментъ считаетъ долгомъ по этому вопросу присовокупить, что нѣкоторые Петербургскіе купцы, ведущіе русскую внѣшнюю торговлю, во избѣжаніе неудобствъ, вызываемыхъ частнымъ примѣненіемъ ст. 119 Уст. Герб. къ иностраннымъ торговымъ счетамъ, высылаютъ своимъ заграничнымъ контрагентамъ русскія гербовыя марки, которыя тѣ наклеиваютъ и погашаютъ (надписью или штемпелемъ) при отправкѣ счета, фактуры, заключительнаго торговаго письма и т. п. Само собою разумѣется, что этотъ пріемъ оплаты не можетъ не быть признанъ правильнымъ.

4) Акты и документы по торговымъ сдѣлкамъ, какъ по внутренней, такъ и по внѣшней русской торговлѣ, одинаково подлежатъ оплатѣ пониженнымъ актовымъ сборомъ, по соображеніямъ, подробно приведеннымъ въ вышеупомянутомъ объявленіи Департамента Окладныхъ Сборовъ (см. выше, п. 2).

Вслѣдствіе сего указаніе Юрьевскаго нотаріуса Розенталя, въ его „Руководствѣ къ примѣненію закона о гербовомъ сборѣ“, о томъ, что сдѣлки, въ коихъ покупателемъ является иностранная фирма, считаются исполненными за-границей и обложенію гербовымъ сборомъ не подлежатъ, — представляется явно неосновательнымъ. За симъ, въ виду очевидной невозможности проконтролировать правильность оплаты гербовымъ сборомъ торговыхъ счетовъ на отправленные за-границу товары, когда эти счета не вырѣзываются изъ корешковыхъ книгъ (ст. 90 Уст. Герб.), слѣдуетъ требовать неуклоннаго примѣненія, при оплатѣ гербовымъ сборомъ торговыхъ сдѣлокъ по отпускной торговлѣ, ст. 58 Уст. Герб., по коей изъ торговыхъ писемъ и телеграммъ оплатѣ гербовымъ сборомъ подлежитъ то письмо или та телеграмма, послѣ которыхъ должно начаться исполненіе условленной въ торговой перепискѣ сдѣлки. Такое требованіе въ примѣненіи къ русской отпускной торговлѣ вполне исполнимо, такъ какъ посылка за-границу товара немыслима безъ предшествующей ей переписки. По этому, когда товаръ отправляется за границу не при счетѣ, оплаченномъ гербовымъ сборомъ корешковымъ способомъ (ст. 90 Уст. Герб.), сборомъ симъ, по правиламъ ст. 119 Уст. Герб., должно быть опла-

чено то иностранное письмо или та телеграмма, послѣ которыхъ послѣдовала отправка товара.

5) Подъ учрежденіями публичнаго характера, въ коихъ, по ст. 147 Уст. Герб., можетъ быть произведена ревизія въ отношеніи правильности оплаты гербовымъ сборомъ совершаемыхъ или получаемыхъ ими бумагъ, актовъ и документовъ, разумѣются, какъ видно изъ означенной статьи, такія предпріятія или занятія (какъ бы разнообразны они ни были по своимъ задачамъ), у которыхъ имѣются какія либо заведенія или помѣщенія публичнаго характера, напр. конторы всякихъ наименованій, лавки, склады или иныя доступныя, безъ особаго приглашенія, помѣщенія, не составляющія частной квартиры хозяина такового заведенія или служащихъ въ немъ (напр. директора банка, управляющаго заводомъ, начальника станціи и т. п.), причемъ предпріятія эти, какъ видно изъ той же статьи, могутъ принадлежать какъ частнымъ, такъ и юридическимъ лицамъ (товариществамъ, компаніямъ и т. п.). Изъ этого въ примѣненіи къ вопросу, изложенному въ п. 5 приложения къ представленію за № 6066, слѣдуетъ, что изъ агентурныхъ и комиссіонныхъ учреждений, служащихъ для торговаго посредничества между купцами, ревизіи по гербовому сбору подлежатъ только такія, у которыхъ имѣются конторы для покупки или для продажи за чужой счетъ товаровъ, лавки, склады и т. п. заведенія, какимъ бы по закону порядкомъ эти агентурныя и комиссіонныя предпріятія учреждаемы ни были. За симъ комиссія или агентура, которою занимается какое либо лицо, неимѣющее никакого для сего особаго помѣщенія (конторы, лавки, склада), не могутъ подлежать ревизіи, установленной ст. 147 Уст. Герб.

6) По даннымъ уже Министерствомъ Финансовъ разъясненіямъ (№ 32 Вѣстника Финансовъ за 1901 г.), къ числу товаровъ, сдѣлки о которыхъ подлежатъ актовому гербовому сбору низшаго оклада, относятся, между прочимъ, вспомогательные матеріалы для переработки другихъ матеріаловъ, издѣлій или другихъ продуктовъ, и которые, обыкновенно, при производствѣ и обработкѣ товаровъ, подвергаются уничтоженію. Отсюда ясно, что поставляемые письменныя принадлежности, торговыя книги, бумага для письма, но не для укупорки, чернила и т. п. предметы не должны быть признаваемы „товарами“, такъ какъ они не могутъ быть относимы къ числу вспомогательныхъ или подсобныхъ матеріаловъ для торговли или производства (топливо, смазочныя масла и т. п.). По этому облеченныя въ письменную форму (условія, контрактовъ, заказовъ съ подтвердительными на нихъ отвѣтами или безъ оныхъ, но не счетовъ) сдѣлки по приобрѣтенію этихъ матеріаловъ должны быть оплачиваемы на общемъ основаніи со всякими вообще неторговыми имущественными сдѣлками, касающимися купли-продажи товаровъ для собственнаго потребленія, а не для перепродажи или переработки въ другіе товары, т. е. актовымъ гербовымъ сборомъ



высшаго оклада; счета же по такимъ сдѣлкамъ подлежатъ, во всякомъ случаѣ, оплатѣ лишь простымъ 5 коп. съ листа гербовымъ сборомъ (при суммѣ болѣе 5 руб.), по п. 1 ст. 20 Уст. Герб.

7) Изъ всѣхъ счетовъ, привлеченныхъ новымъ Уставомъ о гербовомъ сборѣ къ гербовому обложенію, пропорціональнымъ гербовымъ сборомъ обложены, по прямымъ постановленіямъ сего Устава, лишь счета: 2) подписанные должниками (вексельнымъ п. 2 ст. 48) и б) торговые (актовымъ низшаго оклада п. 3 ст. 57). По этому къ обложенію пропорціональнымъ гербовымъ сборомъ всѣхъ остальныхъ подлежащихъ гербовому сбору счетовъ, хотя бы они и являлись единственными выразителями имущественной сдѣлки (въ томъ числѣ и по сдѣлкамъ, акты и документы по коимъ оплачиваются актовымъ сборомъ высшаго оклада), не представляется законныхъ основаній, тѣмъ болѣе, что въ п. 1 ст. 51 Уст. Герб. прямого указанія на это не содержится. Означенные счета должны оплачиваться гербовымъ сборомъ на общемъ основаніи со всякаго рода счетами, т. е. по п. 1 ст. 20 Уст. Герб., изд. 1900 г., въ размѣрѣ 5 коп. за листъ.

Въ частности, счета по неторговымъ сдѣлкамъ о куплѣ-продажѣ товаровъ, т. е. по сдѣлкамъ о приобрѣтеніи товаровъ, для собственнаго потребленія, — въ какую бы форму ни было заключено предшествующее имъ соглашеніе, подлежатъ всегда оплатѣ лишь простымъ 5 коп. съ листа гербовымъ сборомъ по п. 1 ст. 20 Уст. Герб., совершенно такъ же, какъ и счета торговые въ тѣхъ случаяхъ, когда они выдаются по исполненію сдѣлки, оформленной торговымъ письмомъ, маклерской запиской или инымъ документомъ, оплаченнымъ гербовымъ сборомъ въ полномъ размѣрѣ (ст. 59 Уст. Герб. 1900 г.), т. е. когда они являются только документомъ, удостоверяющимъ исполненіе обязательства въ полномъ составѣ или въ части.

8) Билеты, свидѣтельства, расписки или квитанціи и т. п. документы, выдаваемые членамъ разныхъ обществъ, въ принятіи отъ нихъ періодическихъ, въ удостовѣреніе ихъ членскихъ правъ или званія, взносовъ, подлежатъ гербовому сбору: либо по 15 коп. за листъ — по п. 2 ст. 17 Уст. Герб., либо по 5 коп. за листъ — по п. 1 ст. 20 Уст. Герб. Гербовымъ сборомъ по 15 коп. за листъ облагаются членскіе билеты, а также квитанціи въ принятіи періодически уплачиваемыхъ членскихъ взносовъ, когда общества предоставляютъ своимъ членамъ или допускаютъ въ своихъ помѣщеніяхъ развлеченія или увеселенія клубнаго характера, напр. семейные вечера, танцы маскарады, или игру въ карты, лото и т. п.; сборомъ въ 5 коп. за листъ оплачиваются расписки, квитанціи, свидѣтельства и т. п. документы, выдаваемые всѣми вообще обществами, преслѣдующими какія либо общепользныя цѣли, но не допускающими въ своихъ помѣщеніяхъ увеселеній или развлеченій клубнаго характера, когда сумма годового взноса превышаетъ 5 руб. Исключеніе изъ сего правила допущено, по Гербовому

Уставу, лишь для обществъ и учрежденій ученыхъ, учебныхъ, богоугодныхъ, благотворительныхъ и общественнаго призрѣнія, выдаваемые коими квитанціи, расписки и счета, а слѣдовательно и членскіе билеты — освобождены отъ гербоваго сбора на всякую сумму (ст. 65 п. 2 и 78 п. 2).

9) Билеты абонементнаго характера въ пріемѣ денежныхъ взносовъ за пользованіе чтеніемъ въ библіотекахъ и читальняхъ, на сумму до 50 руб. включительно, какъ обезпеченные залогомъ, такъ и необезпеченные, по точному смыслу п. 4 ст. 21 Уст. Герб., подлежатъ оплатѣ простымъ гербовымъ сборомъ въ размѣрѣ 5 коп. за каждый листъ. Въ виду такого категорическаго постановленія Гербоваго Устава, означенные билеты надлежитъ оплачивать 5 коп. гербовымъ сборомъ даже и въ тѣхъ случаяхъ, когда они выдаются на очень незначительныя суммы. Установленіе же *minimum*а, свободнаго отъ гербоваго обложенія, хотя и представляется въ принципѣ желательнымъ, въ виду несомнѣнной непосильности въ сихъ случаяхъ гербоваго сбора, но, тѣмъ не менѣе, оно могло бы послѣдовать лишь въ порядкѣ законодательномъ. Точно также законодательнымъ только путемъ можетъ быть облегчена оплата гербовымъ сборомъ документовъ по торговымъ сдѣлкамъ на незначительныя суммы, о чемъ Министерство Финансовъ, съ ВЫСОЧАЙШАГО соизволенія, уже вошло съ представленіемъ въ Государственный Совѣтъ, предполагая первыя 7 сотенъ 1-ой тысячи рублей обложить гербовымъ сборомъ въ размѣрѣ по 5 коп. каждую полную или не полную сотню рублей. Пока же слѣдуетъ въ семъ отношеніи подчиняться точному требованію п. 7, а, ст. 18 Уст. Герб., оплачивая 10 коп. съ листа гербовымъ сборомъ документы по торговымъ сдѣлкамъ на всякую сумму до 50 руб. включительно.

Къ сему Департаментъ долгомъ считаетъ, однако, присовокупить, что выписка изъ за-границы дешевыхъ изданій, по частнымъ заказамъ чрезъ книжный магазинъ, не можетъ быть относима ни къ торговымъ сдѣлкамъ, ни къ абонементнымъ билетамъ. Счета магазиновъ на выписанные по такимъ заказамъ книги, изданія и т. н. подлежатъ или не подлежатъ гербовому сбору на общемъ основаніи, по п. 1 ст. 20 и п. 5 ст. 72 Уст. Герб.

Далѣе циркуляромъ Департамента Окладныхъ сборовъ отъ 16 мая 1902 г. за № 5492 о порядкѣ примѣненія п. 1 ст. 70 устава о гербовомъ сборѣ отъ 10 іюня 1900 г. предложено Казеннымъ Палатамъ слѣдующее.

„Нѣкоторыми изъ Казенныхъ Палатъ возбужденъ вопросъ о томъ, подлежитъ-ли льгота, установленная п. 1 ст. 70 устава о гербовомъ сборѣ, изд. 1900 г., распространенію на прошенія о возвратѣ всѣхъ вообще не надлежаще иоступившихъ въ Казенныя Кассы сборовъ или лишь на прошенія о возвратѣ окладныхъ сборовъ. Равнымъ

образомъ нѣкоторыя изъ Контрольныхъ палатъ, при объявленіи согласія на возвратъ суммъ, не надлежаще поступившихъ въ Казну (напр. перебора основнаго промысловаго налога, патентнаго сбора и т. п.), предъявляютъ требованія объ оплатѣ прошеній по сему предмету гербовымъ сборомъ.

По разсмотрѣніи изложеннаго вопроса, Департаментъ находитъ, что, по точному смыслу п. 1 ст. 70 Устава о гербовомъ сборѣ, освобождаются отъ гербоваго сбора прошенія и другія бумаги, означенныя въ п. п. 1 и 2 ст. 14, а также разрѣшительныя бумаги по дѣламъ о возвратѣ не надлежаще поступившихъ въ казенныя кассы сборовъ разныхъ наименованій (кромѣ жалобъ на отказъ въ возвратѣ такихъ сборовъ). Въ виду столь категорическаго указанія закона, не представляется достаточныхъ основаній къ дѣленію въ семъ отношеніи поступающихъ въ казну сборовъ на окладные и на неокладные, а потому надлежитъ признать, что установленная въ п. 1 ст. 70 льгота отъ платежа гербоваго сбора распространяется на прошенія о возвратѣ изъ казны всякихъ вообще излишне поступившихъ сборовъ какъ окладныхъ, такъ и неокладныхъ. Департаментъ гражданской отчетности, съ коимъ было сдѣлано по сему предмету сношеніе, вполне присоединился къ изложенному выше мнѣнію.

О такомъ соглашеніи между Министерствомъ Финансовъ и Государственнымъ Контролемъ о порядкѣ примѣненія п. 1 ст. 70 Устава о гербовомъ сборѣ Департаментъ окладныхъ сборовъ ставляетъ Казенныя Палаты въ извѣстность, для свѣдѣнія и надлежащаго руководства."

**ВЫСОЧАЙШЕ** утвержденнымъ 3 іюня 1902 г. мнѣніемъ Государственнаго Совѣта положено:

І. Пунктъ 2 ст. 50 и ст. 125 Высочайше утвержденаго, 10 іюня 1900 г., устава о гербовомъ сборѣ (Собр. узак. ст. 1674) изложить слѣдующимъ образомъ:

Ст. 50. Актъ гербовый сборъ устанавливается двухъ окладовъ:

п. 2. Низшаго оклада, съ актовъ и документовъ, поименованныхъ въ ст. 57, по сорока копѣекъ съ каждой тысячи рублей суммы акта, считая неполныя тысячи рублей за полныя; когда же сумма означенныхъ актовъ и документовъ не превышаетъ первыхъ семисотъ рублей — по пяти копѣекъ съ каждой сотни рублей, считая неполныя сотни за полныя.

Ст. 125. Министру Финансовъ предоставляется разрѣшать упомянутымъ въ ст. 147 учрежденіямъ публичнаго характера, по ихъ ходатайствамъ, оплату гербовымъ сборомъ совершаемыхъ, выдаваемыхъ и получаемыхъ ими документовъ наличными деньгами, порядкомъ, установленнымъ въ ст. 102 и 103. Министръ Финансовъ о данныхъ имъ разрѣшеніяхъ доноситъ Правительствующему Сенату, для распубликованія во всеобщее свѣдѣніе.



II. Въ измѣненіе и дополненіе подлежащихъ статей того же устава постановить:

1) Актовому гербовому сбору въ размѣрѣ, опредѣленномъ въ п. 2 ст. 50 уст. герб. сб., подлежатъ поименованные въ ст. 57 акты и документы на всякую сумму.

2) Означенному въ п. 1 сего отдѣла актовому гербовому сбору подлежатъ акты и документы по сдѣлкамъ о продажѣ и поставкѣ землевладѣльцами и земледѣльцами произведеній ихъ сельскаго хозяйства.

3) Краткія маклерскія записки, составляемыя на основаніи устава торговаго (ст. 592, прил. I ст. 96 и 610, изд. 1893 г.) подлежатъ простому гербовому сбору: а) на сумму не болѣе 100 р.—въ 5 коп., б) на сумму свыше 100 р., но не болѣе 200 р.—въ 10 к., и в. на сумму свыше 200 р.—въ 15 к.

4) Выписи изъ книги сдѣлокъ волостныхъ и станичныхъ правленій, изъ книги сельскихъ судовъ Закавказскаго края и изъ актовой книги волостныхъ судовъ Прибалтійскихъ губерній, а также засвидѣтельствованныя конші всякаго рода внесенныхъ въ означенныя книги сдѣлокъ подлежатъ простому гербовому сбору: а) на сумму свыше 50 р., но не болѣе 100 р.—въ 5 к., б) на сумму свыше 100 р., но не болѣе 200 р.—въ 10 к., и в) на сумму свыше 200 р.—въ 15 к.

5) Поименованные въ лит. а. п. 7 ст. 18 уст. герб. сб. акты и документы на сумму не болѣе пятидесяти рублей по всѣмъ имущественнымъ сдѣлкамъ, за исключеніемъ актовъ и документовъ, облагаемыхъ актовымъ сборомъ по ст. 57 (п. 1 отд. II), подлежатъ простому гербовому сбору въ 10 копѣекъ.

III. Въ отмѣну постановленія, изложеннаго въ лит. г. п. 7 ст. 18 того же устава постановить:

Акты и документы на суммы не свыше 50 р. о передачѣ въ полномъ объемѣ или въ части контрактныхъ обязанностей, составляемые въ формѣ отдѣльнаго договора, оплачиваются простымъ гербовымъ сборомъ:

а. въ 10 копѣекъ, если самая сдѣлка, которою установлены передаваемые контрактныя обязанности, подлежитъ гербовому сбору не менѣе 10 к. и

б. въ 5 копѣекъ, если означенная сдѣлка подлежитъ таковому же гербовому сбору.

О порядкѣ погашенія гербовыхъ марокъ на торговыхъ счетахъ и письмахъ Г. Министромъ Финансовъ циркуляромъ отъ 23 декабря 1902 г за № 13843р азъяснено слѣдующее:

„По дошедшимъ до меня свѣдѣніямъ нѣкоторые податные инспекторы, обнаруживъ, при производствѣ ревизій по гербовому сбору, что

гербовыя марки, коими оплачиваются гербовымъ сборомъ торговые счета и торговыя письма, погашаются, хотя и лицами или фирмами ихъ выдавшими, но не изложеніемъ текста счета или письма на означенныхъ маркахъ и не подписью лица, выдающаго счетъ или документъ, проходящую чрезъ означенныя марки, а штемпелемъ, составляють о томъ протоколы, по которымъ нѣкоторыя казенныя палаты постановляютъ опредѣленія о наложеніи гербовыхъ штрафовъ. Таіе же протоколы и опредѣленія составляются иногда и въ тѣхъ случаяхъ, когда торговые счета, оплаченные гербовымъ сборомъ описаннымъ выше способомъ, выдаются по торговымъ сдѣлкамъ, заключеннымъ на неопредѣленную сумму и подлежащимъ дополнительной оплатѣ гербовымъ сборомъ по ст. 60 уст. герб.

По этому поводу считаю необходимымъ разъяснить казеннымъ палатамъ, что сущность содержащихся въ главѣ V' гербоваго устава постановленій о порядкѣ оплаты гербовымъ сборомъ бумагъ, актовъ и документовъ и въ изданной въ развитіе сихъ постановленій инструкции 9 января 1901 г. (собр. узак. 1901 г. ст. 76) сводится къ слѣдующимъ основнымъ требованіямъ: 1) чтобы каждый подлежащій гербовому сбору документъ былъ оплаченъ, симъ сборомъ непременно своевременно, т. е. при выдачѣ или не позже сроковъ, установленныхъ въ ст. 38, 60 и 119 уст. герб., 2) чтобы оплата сія была произведена непременно въ полномъ, по закону, размѣрѣ, 3) чтобы употребленные для сего знаки оплаты гербоваго сбора, когда посредствомъ ихъ производится уплата сбора, не были ранѣе въ такомъ же употребленіи, и 4) чтобы, въ предупрежденіе повторнаго употребленія гербовыхъ знаковъ (гербовыхъ марокъ), послѣдніе были погашены такимъ образомъ, чтобы дальнѣйшее употребленіе ихъ въ семъ качествѣ было вовсе невозможно или по крайней мѣрѣ настолько затруднено, чтобы послѣдующее пользованіе безъ особыхъ злоупотребленій было невозможно. Въ частности, условіе своевременности оплаты документовъ доказывается, между прочимъ, тѣмъ, что погашеніе знака оплаты произведено не тѣмъ лицомъ, у котораго находится документъ, а тѣмъ лицомъ, которое его выдало и, слѣдовательно, уплатило сборъ въ моментъ совершенія документа или его выдачи. Для убѣжденія же въ томъ, что знакъ оплаты не былъ ранѣе употребленъ въ этомъ качествѣ, необходимо между прочимъ, чтобы онъ былъ видѣнъ во всю свою величину, т. е. чтобы марки не закрывали одна другую хотя бы частью.

Вслѣдствіе сего интересы казны не будутъ ни въ чемъ нарушены въ тѣхъ случаяхъ, когда погашеніе гербовыхъ марокъ на торговыхъ счетахъ и письмахъ, вмѣсто подписи отъ руки, будетъ произведено штемпелемъ фирмы, выдавшей счетъ или пославшей письмо, съ наименованіемъ фирмы и означеніемъ времени выдачи документа или погашенія марки, тѣмъ болѣе: 1) что на нѣкоторыхъ торговыхъ доку-

ментахъ подпись замѣняется штемпелемъ или даже только изложеніемъ его на бланкѣ фирмы, и 2) что при наклеикѣ на счетъ или письмо значительнаго количества марокъ погашеніе всѣхъ ихъ одною подписью было бы въ нѣкоторыхъ случаяхъ физически невозможно, не говоря уже о явномъ несоотвѣтствіи такого погашенія съ его указанной задачей. Точно также нельзя усмотрѣть нарушенія интересовъ казны, когда дополнительная уплата гербоваго сбора по торговому письму, заключенному на неопредѣленную сумму, будетъ произведена не на самомъ этомъ письмѣ, порядкомъ, указаннымъ въ ст. 127 уст. герб., а на посланныхъ во исполненіе его счетахъ, коими опредѣлилась дѣйствительная сумма такого письма, порядкомъ, какой допускается по оплатѣ гербовымъ сборомъ торговыхъ счетовъ вообще.

На основаніи изложеннаго, предлагаю казеннымъ палатамъ воздерживаться отъ возбужденія дѣлъ о наложеніи гербовыхъ штрафовъ въ тѣхъ случаяхъ, а) когда гербовыя марки на торговыхъ письмахъ и счетахъ погашаются не отъ руки, а штемпелемъ фирмы, выдавшей счетъ или пославшей письмо, если штемпель указываетъ на названіе фирмы, выдавшей, но не принявшей документъ, и штемпелемъ же означено на маркахъ время выдачи документа или погашенія на немъ марокъ и если такимъ штемпелемъ марки механически не повреждаются (ст. 133 уст. герб.), и б) когда вмѣсто дополнительной оплаты гербовымъ сборомъ торговыхъ писемъ, заключенныхъ на неопредѣленную сумму, пополнительно въ полномъ, по закону, размѣрѣ и своевременно оплачиваются посылаемые по такимъ письмамъ счета съ надлежащимъ погашеніемъ гербовыхъ марокъ.

## 82. Перечень фирмъ города Риги.

Къ издаваемому Рижскою Торгово - Ремесленною Коммисіею перечню фирмъ до 1898 г. печаталось особое приложеніе, содержавшее наименованіе всѣхъ торгующихъ въ г. Ригѣ иногороднихъ фирмъ. Свѣдѣнія эти весьма важны для мѣстныхъ банковъ, въ особенности при учетѣ векселей и выдачѣ ссудъ подъ товары. Со времени вступленія въ законную силу новаго положенія о государственномъ промысловомъ налогѣ означенныя свѣдѣнія, къ живѣйшему сожалѣнію, въ перечень болѣе не помѣщаются.

Вслѣдствіе сего Биржевой Комитетъ отношеніемъ своимъ отъ 2 января 1902 г. за № 1 просилъ Рижскую Торгово - Ремесленную Коммисію, не признаетъ ли она возможнымъ, пополнять перечень фирмъ также и впредь свѣдѣніями о томъ, въ какомъ именно городѣ подлежащими фирмами внесенъ гильдейскій сборъ.

На означенное отношеніе Торговая Коммисія 23 января 1902 г. за № 310 возражала слѣдующее:



„Вслѣдствіе отношенія отъ 2 января с. г. за № 1 Торговая Коммисія имѣетъ честь увѣдомить Рижскій Биржевой Комитетъ, что она къ сожалѣнію пока не находитъ возможнымъ, исполнить просьбу Биржевого Комитета. По прежнимъ узаконеніямъ, согласно которымъ иногородный торговецъ вынужденъ былъ выбрать въ мѣстѣ своего жительства или нахожденія главнаго его предпріятія торговое свидѣтельство, а въ остальныхъ городахъ билеты къ сему свидѣтельству, опредѣленіе того, какую фирму слѣдовало бы помѣстить въ отдѣлъ иногородныхъ фирмъ Рижскаго перечня фирмъ, не вызывало какихъ либо затрудненій. По новому положенію о государственномъ промысловомъ налогѣ торговые или промышленныя свидѣтельства выдаются независимо отъ главнаго предпріятія для каждаго предпріятія по роду его и разряду мѣстности, что весьма затрудняетъ опредѣленіе того, въ какой отдѣлъ слѣдовало бы помѣстить отдѣльную фирму. Опредѣленіе того, слѣдуетъ ли признать извѣстную фирму иногородною или мѣстною, по существующему положенію дѣла могло бы послѣдовать только на основаніи точныхъ заявленій владѣльцевъ фирмъ и вызвало бы значительныя затрудненія именно въ отношеніи евреевъ. Кромѣ того предполагаемая Биржевымъ Комитетомъ мѣра имѣла бы послѣдствіемъ неудобное увеличеніе перечня фирмъ и по мнѣнію Торговой Коммисіи при значительномъ числѣ иногородныхъ торговцевъ и предпріятій, неблагоприятно повліяла бы на общій обзоръ означеннаго перечня. Въ случаѣ нахожденія въ будущемъ какого либо способа устраненія изложенныхъ выше затрудненій, Торговая Коммисія съ удовольствіемъ возвратится къ вторичному обсужденію просьбы Биржевого Комитета.“

Отношеніемъ отъ 4 ноября 1902 г. за № 1414 Биржевой Комитетъ возобновилъ свое ходатайство передъ Торговою Коммисіею относительно пополненія перечня фирмъ упомянутыми свѣдѣніями, на каковое отношеніе до заключенія отчета однако отвѣта не послѣдовало.

### 83. Урегулированіе рабочаго времени въ торговыхъ учрежденіяхъ.

Уполномоченный приказчиковъ г. Одессы Гудванъ обратился въ Министерство Финансовъ съ докладною запискою о необходимости улучшенія, въ законодательномъ порядкѣ, условій труда приказчиковъ. Указавъ на то, что продолжительность рабочаго дня ограничена уже въ настоящее время закономъ: въ ремесленныхъ заведеніяхъ — 10 час., а на фабрикахъ и заводахъ — 11<sup>1</sup>/<sub>2</sub> час. въ сутки и что равнымъ образомъ установленъ закономъ воскресный и праздничный отдыхъ для ремесленниковъ и фабричныхъ рабочихъ\*), проситель полагалъ бы

\*) Уст. Пром., ст. 430 и 431 и Правила, утвержденныя Министромъ Финансовъ, по соглашенію съ Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ, о продолжительности и распредѣленіи рабочаго времени въ заведѣніяхъ фабрично-заводской промышленности (Собр. за 1897 г. № 105).

необходимымъ установить тотъ-же порядокъ и по отношенію къ торговымъ заведеніямъ, въ коихъ продолжительность рабочаго дня нерѣдко достигаетъ 17—19 часовъ, съ перерывомъ для обѣда не болѣе, какъ на часъ времени, причемъ воскресный и праздничный отдыхъ зависитъ отъ усмотрѣнія хозяевъ, при каковыхъ условіяхъ дѣйствующія нынѣ узаконенія, коими регулируется время торговли по праздникамъ, совершенно не ограждаютъ лицъ, работающихъ въ торговыхъ предприятияхъ. Въ виду сего и принимая во вниманіе, что городскія общественныя и земскія установленія лишены возможности осуществить охрану интересовъ служащихъ въ торговыхъ заведеніяхъ путемъ изданія обязательныхъ постановленій, такъ какъ заботы о семъ не предоставлены закономъ означеннымъ учрежденіямъ, проситель ходатайствуетъ объ изданіи по сему предмету соотвѣтствующаго закона.

Предварительно направленія сего ходатайства въ установленномъ порядкѣ, Отдѣлъ Торговли, предложеніемъ отъ 16 сентября 1902 года за № 5659, просилъ Рижскій Биржевой Комитетъ, сообщить Отдѣлу свои по означенному предмету соображенія.

Во исполненіе предстоящаго требованія Биржевой Комитетъ отношеніемъ своимъ отъ 11 ноября 1902 года за № 1445, представилъ Отдѣлу Торговли Министерства Финансовъ слѣдующее заключеніе:

„Прежде всего слѣдуетъ замѣтить, что такихъ условій работы, каковы приведенныя въ запискѣ уполномоченнаго приказчиковъ въ Одессѣ, гдѣ рабочій день продолжается 17—19 часовъ — въ Ригѣ вообще не существуетъ. Въ большинствѣ магазиновъ и лавокъ Риги рабочее время составляетъ 10—12 часовъ, а лѣтомъ не болѣе 10 часовъ т. к. въ это время года большинство магазиновъ закрывается уже въ 7 часовъ. Въ это рабочее время включенъ и перерывъ на обѣдъ, продолжающійся отъ 1 до 1½ часовъ. По воскресеньямъ и большимъ церковнымъ праздникамъ большинство торговыхъ заведеній — въ самомъ городѣ почти всѣ — остаются запертыми. Только въ особенно оживленное торговое время, напр. передъ Рождествомъ рабочій день болѣе продолжителенъ и въ видѣ исключенія работаютъ и по воскресеньямъ. Въ маленькихъ торговляхъ на форштадтахъ, гдѣ владѣлецъ лавки большей частью самъ стоитъ за прилавкомъ, рабочій день можетъ быть и дольше вышеуказаннаго, но въ общемъ во всѣхъ лучшихъ магазинахъ Риги въ обычаѣ 10—12 рабочихъ часовъ. При подобныхъ обстоятельствахъ специально для Риги не чувствуется надобности въ урегулированіи особымъ закономъ рабочаго времени и праздничнаго отдыха.

Затѣмъ Рижскій Биржевой Комитетъ того мнѣнія, что законное урегулированіе общаго вопроса о числѣ рабочихъ часовъ имѣло быть произведено лишь такимъ образомъ, что законодателемъ должно быть признано за городской думой право издавать, согласно мѣстнымъ условіямъ и потребностямъ, обязательныя постановленія о рабочемъ

днѣ и праздничномъ отдыхѣ, аналогично тому, какъ уже теперь предоставлено городскимъ думамъ право опредѣлять время открытія и закрытія торгово-промышленныхъ заведеній въ праздничные дни (ст. 108, п. 11 Городоваго Положенія). Опредѣленіе рабочаго времени однимъ общимъ для всей Имперіи закономъ едва ли исполнимо въ виду полного различія въ географическомъ положеніи, совершенно не сходныхъ климатическихъ условійхъ и не менѣе различныхъ жизненныхъ привычкахъ жителей русскихъ городовъ въ различныхъ частяхъ государства. Нѣтъ, кажется надобности указать на то, что торговыя предпріятія въ Петербургѣ и въ Лугѣ, въ Вологдѣ или Ташкентѣ работаютъ при совершенно различныхъ условіяхъ.

Затѣмъ, по мнѣнію Биржевого Комитета, при опредѣленіи нормы рабочаго времени можетъ быть установлено лишь время производства открытой торговли, т. е. время когда служащіе въ магазинахъ имѣютъ дѣло съ публикой, и что затѣмъ купцу должна быть дана возможность по закрытіи магазина возстановить въ немъ необходимый порядокъ слѣдовало бы поэтому, установить при самомъ изданіи положенія, что по закрытіи магазина владѣльцу предоставлено право заставить служащихъ работать, если нужно, еще часъ.

Далѣе при разработкѣ соответственныхъ узаконеній не слѣдуетъ упустить изъ виду:

1) что въ особенно оживленное для торговли время, какъ напр. передъ Рождествомъ или Святой должно быть дозволено держать магазины дольше открытыми и заставлять служащихъ дольше работать,

2) что должно быть разрѣшено, въ случаѣ экстренной работы инвентуры и т. д. заставлять служащихъ работать, по обоюдному согласенію, и сверхъ установленныхъ рабочихъ часовъ, также какъ по воскреснымъ и праздничнымъ днямъ:

3) что всякія новыя постановленія о нормированіи рабочихъ часовъ могутъ во всякомъ случаѣ относиться только къ мелочной торговлѣ, такъ какъ оптовая торговля какъ вывозная, такъ и ввозная не можетъ подлежать никакимъ ограниченіямъ, такъ какъ здѣсь работа находится въ прямой зависимости отъ судна или вагона, пріемъ или отправка товара вообще не терпятъ никакой задержки и извѣстныя дѣловыя операціи должны безусловно быть произведены тотчасъ, независимо отъ времени и часа.

Въ заключеніе Биржевой Комитетъ не можетъ не указать на то, что стремленіямъ къ установленію воскреснаго отдыха и къ ограниченію рабочаго времени въ будни могло бы быть оказано большое содѣйствіе со стороны правительства, уменьшеніемъ числа праздничныхъ дней, въ которые присутственные мѣста и правительственныя учрежденія закрыты. Многочисленность этихъ дней очень мѣшаетъ правильному ходу торговыхъ дѣлъ, способствуетъ въ извѣстное время и дни накопленію работы, и дѣлаетъ часто купцу правильное распредѣленіе занятій



невозможнымъ. Потерянное время должно въ подобныхъ случаяхъ быть часто вознаграждено удвоенной работой, при чемъ приходится ставить превышающія обычную порму требованія къ служащимъ въ торговыхъ заведеніяхъ.“

## XV. 84. Торговые обычаи Рижской биржи.

Измѣненій въ сборникѣ торговыхъ обычаевъ Рижской биржи въ истекшемъ 1902 году не послѣдовало. Къ Биржевому Комитету однако неоднократно обращались за разъясненіемъ, толкованіемъ и подтвержденіемъ различныхъ обычаевъ. Особаго упоминанія заслуживаютъ слѣдующіе два запроса, а именно:

Во 1-хъ, обязанъ-ли покупатель, посланный ему при фактурѣ товаръ немедленно по прибытіи провѣрить и объ обнаруженныхъ недостаткахъ извѣстить продавца сейчасъ-же или первою обратнопочтою? и

во 2-хъ, является-ли отвѣтственнымъ лицомъ за несчастные случаи, происшедшіе на пароходѣ, адресатъ парохода или таковымъ является шкиперъ парохода?

По пункту 1, Биржевой Комитетъ подтвердилъ, что по мѣстному торговому обычаю покупатель обязанъ, посланный ему при фактурѣ товаръ немедленно по прибытіи такового провѣрить, насколько таковая провѣрка при правильномъ ходѣ дѣла возможна, и если въ этомъ товарѣ окажутся недостатки, то немедленно извѣстить о нихъ продавца съ подробнымъ указаніемъ сихъ недостатковъ, въ противномъ-же случаѣ товаръ считается одобреннымъ согласно фактурѣ; если же окажутся недостатки, которые при вышеупомянутой провѣркѣ товара не могли быть узнаны то покупатель обязанъ извѣстить продавца немедленно по обнаруженіи сихъ недостатковъ, въ противномъ же случаѣ товаръ и въ томъ отношеніи считается одобреннымъ.

По пункту 2, Биржевой Комитетъ выдалъ удостовѣреніе въ томъ, что по § 145 торговыхъ обычаевъ Рижской биржи мѣстные торговые дома, въ качествѣ коммисіонеровъ или корреспондентовъ адресованныхъ къ нимъ шкиперовъ, обязаны оказывать симъ послѣднимъ всякое содѣйствіе и производить очистку судна таможенною пошлиною. Слѣдовательно адресатъ судна является только дружнымъ совѣтникомъ приходящаго въ чужой портъ шкипера и къ обязанностямъ его не принадлежатъ распоряженія относительно судна ни же управленіе работами по выгрузкѣ или нагрузкѣ судна.

Въ виду сего мѣстный торговый домъ или торговецъ, въ качествѣ корреспондента или адресата судна, не можетъ быть признаннымъ отвѣтственнымъ за случаи, происшедшіе на суднѣ; являются ли отвѣтственнымъ лицомъ за подобные случаи шкиперъ судна, грузовщикъ или другое лицо, то этотъ вопросъ подлежитъ разсмотрѣнію по обстоятельствамъ дѣла въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ и по постановленіямъ ст. 3444 и сл. ч. III свода мѣстныхъ узаконеній губерній Остзейскихъ.

## XVI. 85. Купеческое Общество.

Въ прочитанномъ на общемъ собраніи 5 февраля 1903 г. отчетъ о дѣятельности общества въ 1902 г. предсѣдатель общества, старшина Р. Браунъ, доложилъ, что онъ долженъ начать, къ сожалѣнію своему, съ сообщенія, что число членовъ общества опять уменьшилось; оно составляло въ началѣ года 760; въ теченіе года прибыло 77 членовъ, 122 выбыло добровольно или вслѣдствіе смерти или отъѣзда, такъ что въ концѣ года число состояло изъ 2 иочетпыхъ и 713 дѣйствительныхъ членовъ. Уменьшеніе числа членовъ явленіе весьма печальное и слѣдовало-бы всѣми силами стремиться къ тому, чтобы не только предупредить дальнѣйшее уменьшеніе числа членовъ, но стараться о возможно скоромъ увеличеніи его. Въ этомъ отношеніи надо обратиться къ корпоративному духу всѣхъ нашихъ купцовъ и торговцевъ, для того чтобы тѣ изъ нихъ, которые уже состоятъ членами общества, и впредь оставались вѣрными этому обществу и не жалѣли скромнаго годового взноса въ 6 рублей на доброе дѣло. Тѣмъ-же купцамъ и торговцамъ, которые еще не принадлежатъ къ числу членовъ, слѣдовало-бы не медлить вступленіемъ въ члены, такъ какъ безсомнѣнно является долгомъ чести нашего купечества, содѣйствовать существованію и процвѣтанію сего спеціально купеческаго общества, не только учрежденнаго въ цѣляхъ распространенія общихъ и спеціально коммерческихъ познаній, но и для доставленія членамъ здороваго отдыха и развлеченія, богатой читальни, хорошей библіотеки, поучительныхъ вечеровъ диспутовъ и чтеній, наконецъ и въ цѣляхъ образованія купеческой молодежи путемъ преподаванія новыхъ языковъ, ариметики, счетоводства, вексельнаго, морского и торговаго права. Рига есть крупный торговый и промышленный городъ и требованія къ познаніямъ каждаго увеличиваются безирестанно. По сему никому не слѣдовало бы пренебрегать возможностью расширять и укрѣплять свои познанія. Но кто по занятіямъ своимъ или другимъ причинамъ не въ состояніи лично участвовать въ дѣятельности и жизни общества, пусть тотъ содѣйствуетъ обществу по крайней мѣрѣ своимъ членскимъ взносомъ; онъ будетъ служить добруму дѣлу.

Не смотря на уменьшеніе числа членовъ имущественное положеніе общества опять немного улучшилось. Капиталъ общества увеличился па 197 руб. 71 коп. и составилъ 31 декабря 1902 г. 28,597 р. 20 к., строительный капиталъ увеличился на 493 руб. 50 коп. и составляетъ въ настоящее время 10,365 руб. 16 коп. Процентовъ съ пожертвованнаго Леоп. Нейшеллеромъ капитала 202 руб. 50 коп., изъ которыхъ 39 руб. 90 коп. расходовались на выдачу премій, а 162 руб. 90 коп. отнесены въ счетъ преподаванія.

Образовательные курсы посѣщались довольно удовлетворительно, хотя участіе въ нихъ было немного меньше прошлогодняго. Всего записалось 123 ученика на 173 урока (противъ 130 учениковъ на 189 уроковъ въ 1901 г. и 135 учениковъ на 204 урока въ 1900 г.); оказалось возможнымъ, возобновить опять лекціи по вексельному, морскому и торговому праву, такъ какъ явилось 8 слушателей. Участіе въ образовательныхъ курсахъ распредѣляется слѣдующимъ образомъ по отдѣльнымъ предметамъ: по нѣмецкому языку 16 уроковъ противъ 15 въ 1901 г. и 21 въ 1900 г., по русскому языку 17 уроковъ противъ 22 въ 1901 г. и 22 въ 1900 г., по англійскому языку 25 уроковъ противъ 26 въ 1901 г. и 28 въ 1900 г., по французскому языку 13 уроковъ противъ 18 въ 1901 г. и 14 въ 1900 г., по бухгалтеріи 48 уроковъ противъ 56 въ 1901 г. и 56 въ 1900 г., по коммерческому счетоводству 24 урока противъ 27 въ 1901 г. и 25 въ 1900 г., по коммерческой корреспонденціи 22 урока противъ 25 въ 1901 г. и 29 въ 1900 г., по вексельн., морск. и торгов. праву 8 уроковъ противъ 0 въ 1901 г. и 8 въ 1900 г.

Достигнутые результаты въ общемъ довольно удовлетворительны, въ особенности замѣчалось болѣе правильное посѣщеніе уроковъ. 18 ученикамъ по бухгалтеріи, по выдержаніи испытанія въ присутствіи членовъ правленія и наблюдательнаго совѣта общества, выданы были дипломы съ отмѣтками „съ хорошимъ успѣхомъ“ и „съ успѣхомъ“; 6 же учениковъ по разнымъ курсамъ за отличное прилежаніе и хорошіе успѣхи удостоены были особой преміи, состоящей въ „Руководствѣ общихъ купеческихъ знаній Мейеръ-Ротшильда.“

Въ истекшемъ году состоялось 4 вечера диспутовъ и 2 вечера чтеній, а именно по 2 вечера диспутовъ и по одному вечеру чтенія въ каждомъ полугодіи. Изъ обсужденныхъ вопросовъ вызвали особый интересъ слѣдующіе доклады: Ф. Россмеслера 30 января о средствахъ, въ коихъ стенографія нуждается для достиженія своей цѣли; доцента д-ра А. Лутца 13 марта о фальсификаціи съѣстныхъ припасовъ (съ демонстраціями), доктора Грюнинга 30 октября о чревоуѣщаніи (съ демонстраціями), и присяжнаго повѣреннаго Л. Таль 13 ноября о вексельномъ правѣ. Вечера чтеній состоялись 27 марта доктора Боке о производствѣ торговли въ древней Греціи и 9 октября доцента дѣйств. ст. сов. фонъ Цвингмана о вліяніи техники на юридическую науку. Посѣщеніе вечеровъ колебалось между 35 и 180 лицами.

Въ веденіи вечеровъ диспутовъ и чтеній произошло измѣненіе въ томъ, что на мѣсто отказавшагося отъ дальнѣйшаго веденія ихъ М. фонъ Рейбница избраны были г. г. Г. фонъ Менде и докторъ А. Эргардтъ.



Весьма чувствительный перерывъ вечеровъ чтеній и диспутовъ произошелъ въ ноябрѣ, когда Лифляндскій Губернаторъ, въ виду циркулярнаго предписанія Министерства Внутреннихъ Дѣлъ отъ 1879 г., запретилъ печатаніе объявленій объ этихъ вечерахъ въ газетахъ безъ предварительнаго разрѣшенія со стороны Попечителя учебнаго округа. До конца года всѣ переговоры и ходатайства о смягченіи сего распоряженія, подрывающаго одну изъ важнѣйшихъ задачъ общества, не имѣли еще удовлетворительнаго успѣха.

Коммисія по доставленію мѣстъ представила слѣдующій докладъ :

Въ отчетномъ году поступили заявленія о 32 ваканціяхъ, въ томъ числѣ 16 на должности прикащиковъ, 16 на должности учениковъ; между тѣмъ какъ въ прошломъ году имѣлось 33 вакантныхъ должности, 20 для прикащиковъ, 13 для учениковъ. Изъ 16 должностей учениковъ 8 замѣщены коммисіею, 7 безъ участія таковой, 1 осталась незамѣщенной; изъ 16 должностей ученическихъ 10 замѣщены коммисіею, на 4 нашлись самостоятельно кандидаты, 2 остались незамѣщенными. Въ сравненіи съ прошлымъ годомъ коммисія замѣстила прикащичьихъ мѣстъ на 5 менѣе, а ученическихъ должностей тоже самое число. Изъ всѣхъ заявленныхъ вакансій было 4 иногородныхъ, а именно 2 въ Москвѣ, 1 въ Орловской губерніи, 1 въ имѣніи Штокмансгофъ.

Ищущихъ мѣсто явилось 45 (12 учениковъ, 33 прикащика) противъ 37 въ предшествующемъ году. Изъ числа 33 прикащиковъ лишь 8 коммисія могла доставить мѣсто, такое же число само нашло себѣ мѣста, а 4 остались въ своей должности; остальные 13 все еще значатся въ кандидатскихъ спискахъ, по можно предполагать, что большая часть ихъ уже нашла мѣста, такъ какъ коммисія уже нѣсколько мѣсяцевъ ничего о нихъ не слыхала, и къ сожалѣнію часто бываетъ, что кандидаты, нашедшіе мѣста частнымъ путемъ, объ этомъ не увѣдомляютъ коммисію. Изъ 12 учениковъ 10 помѣщены были коммисіею, 2 сами нашли мѣста. Если изъ 45 лицъ, ищущихъ мѣста, лишь 18 могли быть помѣщены, то это результатъ, къ сожалѣнію, очень не удовлетворительный. Это объясняется преимущественно тѣмъ, что при настоящемъ невыгодномъ положеніи торговли и промышленности число лицъ, ищущихъ мѣста, все увеличивается, между тѣмъ, какъ вакансіи становятся все рѣже. Кромѣ того, вѣроятно, среди владѣльцевъ и управляющихъ торговыхъ домовъ недостаточно извѣстно, что купеческое общество содержитъ также весьма благодѣтельное учрежденіе доставленія мѣстъ. Коммисія предполагаетъ насколько возможно устранить этотъ недостатокъ указаніями и объявленіями въ газетахъ.

## Заключительный обзоръ :

Явилось лицъ, ищущихъ мѣста . . . . .	45
изъ нихъ помѣщены купеческимъ обществомъ .	18
остались въ своихъ должностяхъ . . . . .	4
сами нашли себѣ мѣста . . . . .	10 32
<hr/>	
осталось кандидатовъ . . . . .	13

Какъ отрадное явленіе можно отмѣтить то обстоятельство, что изъ 45 лицъ, ищущихъ мѣста, было только 4 члена общества, а это обстоятельство позволяетъ предполагать, что значительное большинство членовъ общества находится въ обезпеченномъ положеніи.

Библіотека въ истекшемъ году обогащена значительнымъ числомъ хорошихъ сочиненій и доставляла членамъ серьезное развлеченіе и хорошую умственную пищу. Въ началѣ года въ библіотекѣ имѣлось, кромѣ журналовъ, 3073 сочиненія въ 4539 томахъ, въ теченіе года приобрѣтено было 167 сочиненій въ 203 томахъ, такъ что въ настоящее время библіотека состоитъ изъ 3240 сочиненій въ 4742 томахъ, въ томъ числѣ 2453 сочиненія въ 3460 томахъ на нѣмецкомъ, 57 сочиненій въ 174 томахъ на русскомъ, 262 сочиненія въ 282 томахъ на французскомъ, 241 сочиненіе въ 468 томахъ на англійскомъ, 5 сочиненій въ 5 томахъ на итальянскомъ и испанскомъ языкахъ; по научной части имѣлось 222 сочиненія въ 353 томахъ, всего 3240 сочиненій въ 4742 томахъ. Кромѣ того имѣлось 24 журнала въ 371 томѣ. Въ читальной находятся словари, энциклопедическіе лексиконы, географическія сочиненія и иллюстрированные журналы, въ томъ числѣ „l'Illustration“ въ 26 томахъ и „Illustrated London News“ въ 23 томахъ. Наконецъ въ читальнѣ имѣются еще 14 отечественныхъ и 5 иностранныхъ газетъ и 13 иллюстрированныхъ журналовъ.

Коммисія по устройству увеселеній въ отчетномъ году устроила сравнительно незначительное число вечеровъ, которые однако при томъ еще посѣщались на столько слабо, что среднее число участниковъ со 120 лицъ въ предшествующемъ году уменьшилось до 100 лицъ въ отчетномъ году. Первый вечеръ съ дамами состоялся 2 февраля, второй вечеръ 21 сентября. Кромѣ того 10 декабря въ видѣ опыта устроенъ былъ музыкальный вечеръ при бесплатномъ входѣ, который посѣтили 50 членовъ.

## XVII. Учебная часть.

## 86. Рижскій Политехническій Институтъ.

Рижскій Политехническій Институтъ, получающій отъ купечества субсидію въ размѣрѣ 10,000 руб. въ годъ посѣщался, согласно отчету

за 1901/1902 г. въ концѣ 1902 г. 1528 учащимся (въ предъидущемъ году 1631). По специальнымъ предметамъ студенты распредѣлялись слѣдующимъ образомъ :

архитекторовъ . . . . .	104
инженеровъ . . . . .	353
инженеровъ-механиковъ . . . . .	366
химиковъ . . . . .	280
сельскихъ хозяевъ . . . . .	132
коммерсантовъ . . . . .	293
всего . . . . .	1528

Выпускныя испытанія въ 1902 году выдержало въ общей сложности 152 студентовъ, а именно :

	съ дипломомъ	І разр.	ІІ разр.
по архитектурному отдѣлу . . . . .	9	—	
„ инженерному „ . . . . .	15	4	
„ механическому „ . . . . .	32	2	
„ химическому „ . . . . .	38	3	
„ сельско-хозяйственному „ . . . . .	17	2	
„ коммерческому „ . . . . .	27	3	
	138	14	
	152		

Библіотека въ прошломъ году увеличилась на 300 новыхъ сочиненій и состоитъ въ настоящее время изъ 16,900 сочиненій въ 45,000 томахъ.

Запасный и оборотный капиталъ Института равнялся къ 1 іюля 1901 г. . . . . 142,714 р. 58 к.

Капиталъ этотъ въ теченіи 1901/1902 уменьшился на . . . . . 56,949 „ 52 „  
и равнялся къ 1 іюля 1902. . . . . 85,764 р. 96 к.

Стипендій назначено было неимущимъ студентамъ изъ стипендіальныхъ фондовъ всего на сумму 4485 руб., кромѣ того правительственныхъ стипендій на сумму 500 руб. (за 2 полугодія).

## 87. Больдерааское народное училище.

Получающее на основаніи постановленія общаго собранія купечества отъ 6 ноября 1875 г. отъ Биржевого Комитета субсидію въ размѣръ 500 руб. въ годъ, Больдерааское народное училище посѣщалось въ 1902 г. 50 дѣвочками и 31 мальчикомъ, всего 81 дѣтьми (въ предъидущемъ году 105).



## 88. Ремесленное училище Рижскаго ремесленного общества.

20 ноября 1901 г. за № 26 правленіе Рижскаго ремесленного училища обратилось къ Биржевому Комитету съ ходатайствомъ о дальнѣйшемъ разрѣшеніи субсидіи ремесленному училищу на 1902 г. въ размѣръ 3000 рублей.

По обсужденіи этого ходатайства Биржевой Комитетъ, признавая важное значеніе Рижскаго ремесленного училища для мѣстной фабричной промышленности и чтобы не поставить въ затруднительное положеніе школу, посѣщаемую болѣе чѣмъ 900 учениками, въ томъ числѣ большимъ числомъ фабричныхъ учениковъ, рѣшилъ поддержать означенное ходатайство правленія Рижскаго ремесленного общества передъ общимъ собраніемъ Биржевого общества.

Вслѣдствіе упомянутаго предложенія Биржевого Комитета, общее собраніе Биржевого общества 1 марта 1902 г. разрѣшило выдачу ремесленному училищу Рижскаго ремесленного общества на 1902 г. просимую субсидію въ 3000 рублей.

## 89. Коммерческое училище Рижскаго Биржевого Комитета.

По военослѣдованіи 10 января 1902 г. Высочайшаго разрѣшенія (см. торговый архивъ изд. 1902 г. стр. 272 и сл.) на застройку части эсиланадной площади и одобреніи Городскою Управою, согласно ея отношенію отъ 31 декабря 1901 г. за № 8638 составленнаго архитекторомъ В. Бокслафомъ эскиза, Попечительный Совѣтъ Коммерческаго училища могъ приступить наконецъ къ окончательнымъ подготовительнымъ работамъ. Но такъ какъ до составленія подробнаго строительнаго плана невозможно было составить смѣты расходовъ по сооруженію училищнаго дома, то Попечительный Совѣтъ 15 февраля за № 10 просилъ Биржевой Комитетъ въ принципѣ разрѣшить означенное сооруженіе на изложенномъ въ строительныхъ эскизахъ основаніи, при чемъ расходы эти, по примѣненіи стоимости сооруженія училищныхъ домовъ за границею къ мѣстнымъ условіямъ, исчислены были приблизительно въ 406,000 рублей. Такъ какъ настоящее временное помѣщеніе, при использованіи всѣми комнатами, можетъ дать мѣсто только еще двумъ классамъ, а посему лѣтомъ 1904 г. достигнетъ крайнихъ предѣловъ своей вмѣстимости, то Совѣтъ просилъ выдать надлежащее разрѣшеніе въ возможно скоромъ времени.

На засѣданіи своемъ отъ 27 февраля Биржевой Комитетъ постановилъ, въ принципѣ разрѣшить сооруженіе зданія коммерческаго училища по представленнымъ эскизамъ, и поручилъ Попечительному Совѣту распорядиться составленіемъ подробныхъ плановъ и подробной смѣты расходовъ; послѣдніе должны быть разсматриваемы особыми

экспертами и лишь за симъ Биржевой Комитетъ будетъ въ состояніи, окончательно рѣшить вопросъ о сооруженіи дома и внести въ общее собраніе биржевого купечества предложеніе объ ассигнованіи надлежащихъ средствъ.

Въ виду сего принципиальнаго разрѣшенія Попечительный Совѣтъ 18 марта за № 15 обратился въ Рижскую Городскую Управу съ просьбою и съ своей стороны дать разрѣшеніе на исполненіе постройки согласно фасаднымъ эскизамъ. Для полученія надлежащаго разрѣшенія также со стороны Городской Строительной Коммисіи Совѣтъ просилъ о выдачѣ соотвѣтственной грунтовой карты съ принятіемъ при этомъ во вниманіе слѣдующихъ желаній Совѣта: Биржевой Комитетъ и Попечительный Совѣтъ въ свое время ходатайствовали предъ Городскою Упрavoю о предоставленіи на эспланадѣ строительной площади въ 2000 квадратныхъ сажень и согласились на уменьшеніе этой площади до 1500 квадратныхъ сажень лишь съ серьезными сомнѣніями послѣ продолжительныхъ переговоровъ ради исполненія желаній Городской Управы. Этотъ размѣръ площади за симъ разрѣшенъ былъ Городскою Думою и на его основаніи послѣдовало 31 декабря 1901 г. за № 6538 утвержденіе ситуационнаго эскиза со стороны Городской Управы. При состоявшихся же въ послѣдствіи переговорахъ однако обнаружилось, что главный городской садовникъ Куфальтъ въ видахъ художественнаго впечатлѣнія своихъ садовыхъ устройствъ противъ угла училища требуетъ значительно больше мѣста, чѣмъ предполагалось по ситуационному эскизу, такъ что придется поставить училищный домъ болѣе къ серединѣ эспланадной площади и сократить площадь для рекреаціи учениковъ на 350 квадратныхъ сажень; коммерческое училище не получило-бы такимъ образомъ разрѣшенныхъ уже 1500 квадратныхъ сажень, а только прибл. 1150. Какъ ни готовъ Совѣтъ, идти по возможности на встрѣчу желаніямъ Городского Управленія, онъ съ другой стороны не можетъ подавить серьезнаго опасенія, что, при увеличивающихся требованіяхъ въ помѣщеніяхъ, подобное сокращеніе училищной площади можетъ повести въ будущемъ къ большимъ затрудненіямъ и неудобствамъ. Вслѣдствіе сего Попечительный Совѣтъ просилъ, вмѣсто отнимаемой части площади для рекреаціи учениковъ въ 350 квадратныхъ сажень, отвести въ его распоряженіе расположенные по обѣимъ сторонамъ зданія въ направленіи къ сѣверу-востоку и къ югу участка, на которыхъ предполагается устроить садъ, а также полосу грунта прибл. въ 10 сажень ширины вдоль обращеннаго къ Николаевской улицѣ фасада училищнаго дома, дабы послѣдній со всѣхъ сторонъ былъ окруженъ собственнымъ грунтомъ. При этомъ Совѣтъ заявилъ свою готовность, включить оба боковые участка у крыльевъ училищнаго дома въ окруженную рѣшеткою часть грунта и устроить на нихъ садъ по указаніямъ главнаго городского садовника Куфальта, по отводимой

же во владѣніе училища полосѣ вдоль внѣшнихъ фасадовъ зданія проложить и содержать тротуаръ.

Отношеніемъ отъ 19 марта за № 1400 Городская Управа сообщила Попечительному Совѣту, что она утвердила эскизы фасадовъ училищнаго дома, а равно согласна отвести, по просьбѣ Совѣта, помянутые выше участки у крыльевъ зданія и полосу вдоль фасадовъ такового.

На основаніи всѣхъ этихъ сношеній 3 іюля 1902 г. между Городскою Управою и Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ заключенъ былъ формальный контрактъ, по которому Городская Управа отдаетъ Рижскому Биржевому Комитету въ безсрочное оброчное, на правахъ собственника, пользованіе участковъ земли мѣрою въ 1500 квадратныхъ сажень на эспланадной площади подъ постройку зданія для коммерческаго училища за годовой поземельный оброкъ въ размѣрѣ по 5 коп. за квадратную сажень, т. е. за годовую плату въ 75 руб. При этомъ Городская Управа поставила слѣдующія условія: 1) фасады зданія должны быть устроены согласно утвержденному 18 марта 1902 г. Городскою Управою эскизному проекту, который можетъ быть измѣненъ только съ разрѣшенія Городской Управы; 2) для возведенія на оброчномъ участкѣ, кромѣ означеннаго училищнаго зданія, какихъ-либо построекъ и пристроекъ требуется въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ особое разрѣшеніе Городской Управы; 3) со стороны двора оброчный участокъ долженъ быть обнесенъ желѣзною оградой вышиною, не болѣе 6 футовъ; на незастроенной же части участка, обращенной къ бульвару Тодлебена, должны быть устроены насажденія. Наконецъ контрактомъ договорено было, что если возводимое на оброчномъ участкѣ училищное зданіе не будетъ служить болѣе цѣлямъ содержамаго Биржевымъ Комитетомъ коммерческаго училища, или для какихъ либо другихъ общепользныхъ или благотворительныхъ цѣлей, преслѣдуемыхъ означеннымъ Комитетомъ, равнымъ образомъ въ томъ случаѣ, если завѣдываніе упомянутымъ училищемъ перейдетъ отъ Биржевого Комитета къ другому лицу или учрежденію, съ передачею въ вѣдѣніе послѣдняго и возведеннаго на эспланадной площади зданія училища, наконецъ во всѣхъ случаяхъ продажи права оброчнаго пользованія участкомъ третьему лицу или учрежденію, — Биржевой Комитетъ обязанъ уплатить городу Ригѣ за оброчный участокъ дополнительно по 100 руб. за каждую квадратную сажень т. е. всего 150,000 руб. единовременно, а размѣръ поземельнаго въ пользу города Риги obroka повышается до 50 коп. въ годъ за каждую квадратную сажень.

Смѣта расходовъ, выработанная архитекторомъ В. Бюкслафомъ на основаніи справочныхъ цѣнъ мѣстныхъ извѣстныхъ поставщиковъ и подрядчиковъ, передана была Биржевымъ Комитетомъ на разсмотрѣніе и заключеніе особой комиссіи экспертовъ, состоящей изъ



архитекторовъ фонъ Трамповскаго, Ашенкампа и Кроона. Но между тѣмъ Попечительный Совѣтъ, въ виду настоятельной необходимости, приступить къ постройкѣ зданія еще въ текущемъ году, уже пригласилъ мѣстныхъ поставщиковъ и подрядчиковъ къ подачѣ заявленій на исполненіе первоначальныхъ работъ. Заявленія это поступили до 10 августа 1902 г.

По смѣтѣ архитектора В. Бокслафа общіе расходы по сооруженію зданія училища вмѣстѣ съ расходами по устройству отопленія, вентиляции и освѣщенія, опредѣлены въ 370,000 рублей, по заключенію комисіи экспертовъ смѣта должна быть увеличена до 395,000 рублей. При сопоставленіи-же главнѣйшихъ статей смѣты, которыя подлежатъ немедленной сдачѣ и на которыя уже имѣются обязательныя предложенія, съ соотвѣтствующими статьями смѣты архитектора Бокслафа и смѣты комисіи экспертовъ оказалось:

по смѣтѣ Бокслафа	по заключенію комисіи экспертовъ	по самымъ низкпмъ заявленіямъ
224,758 руб.	265,606 руб.	219,697 руб.

По этому оказалось, что цѣны по поданнымъ заявленіямъ еще на 5061 рубль ниже смѣтныхъ цѣнъ. Въ виду сего Биржевой Комитетъ припаялъ смѣту архитектора В. Бокслафа въ 370,000 руб. и на ея основаніи опредѣлилъ всю испрашиваемую отъ купечества сумму на сооруженіе зданія училища.

Стоимость всего внутренняго устройства, а именно мебелировки, оборудованія химическихъ и физическихъ лабораторій и кабинетовъ, музея товарныхъ образцовъ, гимнастическаго зала, библіотеки, коллекцій учебныхъ пособій и извѣстныхъ арматуръ для электрическаго освѣщенія, была опредѣлена, на основаніи заявленій подлежащихъ поставщиковъ, въ 46,000 руб.

Слѣдовательно общая сумма расходовъ по сооруженію училищнаго дома составитъ 416,000 рублей.

Состоявшееся 30 августа 1902 года общее собраніе Рижскаго биржевого общества, по предложенію Рижскаго Биржевого Комитета разрѣшило сооруженіе зданія Рижскаго Коммерческаго училища на эсиланадной площади, на основаніи представленныхъ плановъ и смѣтъ, и отпустило для этой цѣли въ распоряженіе Биржевого Комитета кредитъ до размѣра 416,000 рублей изъ средствъ Рижскаго биржевого банка.

Уже до воснслѣдованія принципиальнаго разрѣшенія на постройку зданія со стороны Биржевого Комитета, на основаніи выработанныхъ директоромъ Фризендорфомъ и архитекторомъ Бокслафомъ условій и программъ поставки, приглашены были извѣстные заводы къ подачѣ заявленій на поставку топочныхъ и вентиляціонныхъ устройствъ; поступившія заявленія переданы были на разсмотрѣніе и заключеніе особой комисіи экспертовъ, состоящей изъ доктора Гер-

вагена, профессора К. Блохера, инженера Линдварта, директора Фризендорфа и архитектора Бокслафа; коммисія единогласно высказалась за проект фирмы Кеуферсъ и Ко. въ Майнцѣ.

По разрѣшеніи Общимъ собраніемъ биржевого общества постройки здація и надлежащихъ средствъ, Попечительный Совѣтъ могъ съ полною энергіею приступить къ производству работъ, разсматривалъ на еженедѣльныхъ засѣданіяхъ поступившія предложенія и сдавалъ отдѣльныя работы и поставки. Главнѣйшія поставки и подряды, сданные до конца года, достались слѣдующимъ фирмамъ съ которыми и заключены соотвѣтствующіе контракты: земляныя, каменные и кузнечныя работы — подрядчику Хр. Кергалъву за прил. 127,800 руб., бетонныя работы — Л. Шнейдеру и Ко. за прил. 19,000 руб., плотничныя работы — плотничныхъ дѣлъ мастеру Хр. Штейнерту — за 17,400 руб., кровельныя и жестяныя работы К. Мейеру съ сыномъ — за 17,700 руб., каменотесныя работы — ваятелю А. Фольцу — за 8,800 руб., поставка известняка — Цауниту въ Аренсбургъ за 970 руб., топочныя и вентиляціонныя устройства Кеуферсу въ Майнцѣ за прил. 34,000 руб., оборудованіе гимнастическаго зала — Дитриху и Ганнаку въ Хемницѣ за 4000 марокъ безъ доставки и ввозныхъ пошлинъ.

Первый ударъ заступомъ былъ сдѣланъ 19 сентября, и съ тѣхъ поръ работы подвигались настолько успѣшно, что уже въ первыхъ числахъ октября укладка фундамента была окончена. По условіямъ контракта постройка въ сыромъ видѣ должна быть окончена до 1 августа 1903 г.

О дѣятельности Рижскаго коммерческаго училища въ первый годъ его существованія составленъ директоромъ его дѣйств. ст. сов. Фризендорфомъ особый отчетъ, который доставленъ всѣмъ членамъ биржевого общества, такъ что здѣсь можно ограничиться ссылкой на означенный отчетъ.

## XVIII. 90. Пожертвованія съ благотворительною цѣлью.

Поступившія въ теченіи 1902 года штрафныя деньги за запоздалый приходъ на биржу 1600 руб. были употреблены на снабженіе мѣстныхъ бѣдныхъ дровами. Изъ этой суммы 800 руб. переданы городской коммисіи для призрѣнія бѣдныхъ, и 800 руб. обществу противодѣйствія нищенству, между тѣмъ какъ 114 руб. розданы обѣднѣвшимъ лицамъ.

Вспомогательное общество прикащиковъ получаетъ, на основаніи постановленія Общаго собранія отъ 19 ноября 1889 г., пособіе въ 1000 руб. въ годъ, назначенное пока на 5 лѣтъ.

Вспомогательное Общество маклеровъ получаетъ, на основаніи постановленія отъ 5 февраля 1880 г., пособие въ 500 руб. въ годъ.

По случаю 100 лѣтняго юбилея Рижскаго Литературно-Практическаго Общества Гражданъ, Рижское Биржевое Купечество постановило выдать сему выдающемуся своей разносторонней дѣятельностью Обществу 5000 руб. въ видѣ приношенія отъ Рижскаго купечества.

Далѣе Биржевой Комитетъ предоставилъ въ распоряженіе Комитета, учрежденнаго съ разрѣшенія и. д. Губернатора по сбору пожертвованій въ пользу семействъ рыбаковъ погибшихъ въ Рижскомъ заливѣ 13 Декабря во время бури 1000 рублей.

Кромѣ того Биржевой Комитетъ помогалъ единовременными пособиями и сборомъ пожертвованій различнымъ мѣстнымъ благотворительнымъ учрежденіямъ.

## **XIX. Участіе въ выставкахъ.**

### **91. Парижская всемірная выставка 1900 года.**

За выставленные Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ на Парижской выставкѣ 1900 года экспонаты (коллекція различныхъ вывозимыхъ древесныхъ породъ) ему присуждена была золотая медаль, каковая и препровождена ему при отношеніи фабричнаго отдѣленія Отдѣла промышленности Министерства Финансовъ вмѣстѣ съ соотвѣтствующимъ дипломомъ; послѣдній согласно протокольному постановленію Биржевого Комитета отъ 15 ноября 1902 г. за № 633 вложенъ въ рамку и вывѣшенъ въ Комитетѣ.

## **XX. Торговая статистика, Вѣстникъ Рижской Биржи, Промышленная газета и Торговый архивъ.**

### **92. Торговая статистика.**

Торгово-статистическое отдѣленіе Рижскаго Биржевого Комитета начало свою дѣятельность въ 1902 г. послѣдовавшимъ въ концѣ марта мѣсяца изданіемъ II части 35 года изданія матеріаловъ къ статистикѣ Рижской торговли, обнимающей товарное движеніе по желѣзнымъ дорогамъ въ 1900 г.; въ концѣ апрѣля вышла I часть 35 года изданія этихъ матеріаловъ на русскомъ языкѣ, обнимающая товарное движеніе по воднымъ путямъ въ 1900 г. Затѣмъ въ первыхъ числахъ мая появился такъ называемый краткій годовой отчетъ о Рижской торговлѣ 1901 г. Этотъ отчетъ, составляющій, безъ прибавленій, 141 печатныхъ



страницъ, включенъ также во II часть 29 года изданія Торговаго архива. Въ серединѣ іюня составлена была II часть 35 года изданія матеріаловъ къ статистикѣ Рижской торговли на русскомъ языкѣ, а въ сентябрѣ удалось уже издать I часть 36 года изданія матеріаловъ по товарному движенію на водяныхъ путяхъ въ 1901 г.

Въ истекшемъ году торгово-статистическое отдѣленіе особенно много занято было работами, не принадлежащими къ прямымъ его обязанностямъ. Помимо обширныхъ статистическихъ работъ для Биржевого Комитета, Отдѣленіе доставляло довольно подробныя статистическія свѣдѣнія разнымъ лицамъ торговой среды и нѣкоторымъ консульствамъ. Это обстоятельство объясняется упраздненіемъ конторы для взиманія торговыхъ и корабельныхъ сборовъ, которое имѣло своимъ послѣдствіемъ прекращеніе изданія отлично составляемой вѣдомости о вывозной торговлѣ.

Кромѣ того упраздненіе означенной конторы крайне неудобно отразилось на составленіи вывозной статистики Биржевого Комитета, такъ какъ до начала отчетнаго года торгово статистическое Отдѣленіе, почти со времени учрежденія его въ 1866 г., получало всѣ данныя о вывозѣ товаровъ черезъ Рижскій портъ отъ помянутой конторы; данныя эти отличались выдающеюся надежностью, благодаря тому обстоятельству, что занесеніе ихъ ввѣрялось весьма опытному служащему конторы, главнымъ же образомъ благодаря существовавшему тогда образцовому порядку взиманія сборовъ, дававшему возможность широкаго двухсторонняго контроля статистическаго матеріала. Отдѣленіе получало слѣдующіе матеріалы:

1) еженедѣльно: алфавитный списокъ всѣхъ отправленныхъ за недѣлю на судахъ товаровъ съ указаніемъ вѣса и поштучнаго количества по установленной номенклатурѣ,

2) въ продолженіи всего навигаціоннаго періода такъ называемыя судовыя вѣдомости съ указаніемъ названія и номера каждаго выходящаго судна, мѣста назначенія, флага плаванія, типа, вмѣстимости, названія шкипера, фирмы экспортера, корреспондента, агента или экспедитора судна и отдѣльныхъ партій товаровъ (въ пудахъ) и

3) въ концѣ года — тщательно провѣренный и исправленный въ теченіе года перечень всѣхъ судовъ съ ихъ грузомъ, при чемъ складывались отдѣльныя партіи однородныхъ товаровъ.

Послѣ послѣдовавшаго 1 января 1902 г. упраздненія конторы и перехода ея обязанностей къ Таможнѣ, статистическое отдѣленіе получаетъ всѣ данныя о вывозѣ отъ послѣдней въ продолженіи всего года, но довольно неправильно и очень поздно; позднее доставленіе этихъ

матеріаловъ обусловливается прежде всего несвоевременнымъ представленіемъ дубликатовъ грузовыхъ документовъ со стороны части купечества. Прежнее объявленіе ежедѣльной вѣдомости о вывозѣ, вслѣдствіе поздняго полученія матеріаловъ, съ 1 января стало невозможнымъ.

Получаемыя статистическимъ Отдѣленіемъ отъ Таможни свѣдѣнія по содержанію своему соотвѣтствуютъ упомянутымъ выше въ пунктѣ 2 судовымъ вѣдомостямъ. Провѣрочнымъ матеріаломъ служатъ отдѣленію такъ называемые манифесты, которые подаются въ таможенную корреспонденцию и экспедиторами судовъ. Но такъ какъ эти манифесты не являются официальными документами, то нерѣдко они и не представляются, а провѣрочный матеріалъ оказывается неполнымъ. Для пополненія пробѣловъ и исправленія обнаруженныхъ при провѣркѣ неточностей и недостатковъ наводятся частнымъ путемъ справки въ экспортныхъ конторахъ, требующія конечно много труда и времени.

Кромѣ названныхъ главныхъ работъ торгово-статистическимъ Отдѣленіемъ составлялись между прочимъ еще слѣдующія работы, печатавшіяся въ „Вѣстникѣ Рижской биржи“.

а. въ первый разъ такъ называемая экспортная вѣдомость, въ продолженіи всего года, по мѣрѣ получаемого отъ Таможни матеріала. Эта вѣдомость, которая прежде издавалась въ другой формѣ конторою для взиманія торговыхъ и корабельныхъ сборовъ, содержитъ данныя о вывезенныхъ отдѣльными фирмами съ каждымъ выходящимъ судномъ товарахъ;

б. ежедневно: выдержки изъ „Hamburger Börsenballe“ относительно паруснаго сообщенія Риги съ заграничными портами.

б. ежемѣсячно: обзоръ всѣхъ вывезенныхъ моремъ товаровъ въ сравненіи съ предъидущимъ годомъ;

данныя о главнѣйшихъ предметахъ вывоза въ сравнительномъ за каждое пятилѣтіе сопоставленіи;

данныя о главнѣйшихъ предметахъ привоза моремъ въ сравнительномъ за каждое пятилѣтіе сопоставленіи и обзоръ прибывшихъ кораблей въ сравнительномъ за каждое пятилѣтіе сопоставленіи;

в. каждые три мѣсяца: обзоръ вывоза изъ Россіи пеньки и льна черезъ Вержболово въ сравнительномъ за каждое четырехлѣтіе сопоставленіи съ показаніемъ главныхъ русскихъ станцій отправленія;

г. ежегодно: данныя о вывозной торговлѣ моремъ отдѣльныхъ торговыхъ фирмъ и систематическое оглавленіе Вѣстника Рижской биржи.

### 93. Вѣстникъ Рижской биржи.

Редакція Вѣстника Рижской биржи старалась и въ истекшемъ году по возможности скоро и подробно знакомить своихъ читателей со всѣми узаконеніями, распоряженіями и постановленіями Правительства. Съ особенною тщательностью газета отнеслась къ новому уставу о гербовомъ сборѣ, который имѣетъ весьма важное значеніе для всего торгующаго міра; всѣ многочисленныя, издаваемые въ продолженіи отчетнаго года разъясненія и дополненія отпечатывались также въ Вѣстникъ Рижской биржи. Особенный интересъ вызывали также сообщенія С.-Петербургскихъ корреспондентовъ (X- и Z-корреспонденты), которыя состояли большею частью изъ рефератовъ о не опубликованныхъ проектахъ узаконеній.

Въ концѣ года, по ходатайству Биржевого Комитета, секретарь торгово-статистическаго Отдѣленія Комитета Б. Ф. фонъ Гернетъ, исполнявшій уже со времени учрежденія газеты почти всѣ обязанности редактора, былъ утвержденъ вторымъ отвѣтственнымъ редакторомъ Вѣстника Рижской биржи.

### 94. Промышленная газета.

Промышленная газета, получающая отъ Биржевого Комитета субсидію, и въ 1902 году, на 28 году своего существованія, стремилась прежде всего удовлетворять интересамъ мѣстной фабричной промышленности, но кромѣ того содержала многія статьи, имѣющія значеніе какъ для нашей торговли вообще, такъ и для нашего порта въ особенности. Изъ нихъ заслуживаютъ особаго вниманія слѣдующія статьи: объ огнеупорныхъ плоскихъ потолкахъ системы Матрай — инженера-строителя Л. Христофа въ Ревелѣ; прессы системы Берпарди для строительныхъ матеріаловъ и ихъ произведенія — профессора М. Глазенаппа; о паровыхъ проводахъ и вентиляхъ — инженера Ганса Берга; о раціональной топкѣ паровыхъ котловъ — инженера Фрица Круля; о германскихъ земледѣльческихъ машинахъ въ Россіи; ледоходъ и половодіе Двины весною 1902 г. — портового инженера А. Пабста; успѣхи въ устройствѣ, дѣйствіи и примѣненіи моторовъ системы Дизеля — инженера Марьяна Лутославскаго, о причинахъ паденія англійской промышленности; объ изслѣдованіяхъ воды для паровыхъ котловъ и контролѣ надъ водоочищеніемъ — адъюнктъ профессора К. Блахера.

### 95. Торговый архивъ.

29-ый годъ изданія Рижскаго торговаго архива вышелъ въ 1902 г. въ 2-хъ частяхъ, имѣвшихъ слѣдующее содержаніе:



## Часть I.

- 1) Отчетъ Рижскаго Биржевого Комитета о дѣятельности его на поприщѣ торговли и судоходства за 1901 годъ;
- 2) Списокъ членовъ Рижскаго Биржевого Общества въ Январѣ 1902 г.;
- 3) Правила о перевозкѣ большимъ каботажемъ иностранныхъ и русскихъ товаровъ въ Владивостокъ и Николаевскій портъ;
- 4) Правила объ измѣненіяхъ и дополненіяхъ существующихъ законоположеній относительно общихъ собраний и ревизіонной части акціонерныхъ компаній. а равно состава правленія оныхъ;
- 5) Инструкція таможеннымъ учрежденіямъ для взиманія корабельнаго и попутнаго сборовъ;
- 6) Instruction to the steamer following the „Jermak“ through the ice;

## Часть II.

- 1) Обзоръ торговой дѣятельности Риги за 1901 г. (составленъ торгово-статистическимъ отдѣленіемъ Рижскаго Биржевого Комитета);
- 2) Отчетъ Рижскаго Биржевого Комитета о доходахъ и расходахъ за 1901 годъ;
- 3) Дополнительная роспись расходовъ Рижскаго Биржевого Комитета за 1901 годъ;
- 4) Роспись доходовъ и расходовъ Рижскаго Биржевого Комитета на 1902 годъ;
- 5) Отчетъ Рижскаго Биржевого Банка за 1901 годъ;
- 6) Отчетъ Общества Центральной складки товаровъ въ г. Ригѣ за 1901 годъ;
- 7) Списокъ Рижскихъ морскихъ и рѣчныхъ судовъ за 1902 годъ;
- 8) Распределение должностей по Рижскому биржевому обществу за 1902 годъ;

## XXI. 96. Хроника.

24 февраля Рижскій Биржевой Комитетъ праздновалъ 25 лѣтній служебный юбилей своего предсѣдателя вице-консула Николая Фенгера. По этому случаю Биржевымъ Комитетомъ въ полномъ составѣ былъ переданъ г. Фенгеру слѣдующій адресъ:

„Сегодня истекаетъ 25 лѣтъ съ тѣхъ поръ, какъ довѣріе купечества призвало Васъ въ Рижскій Биржевой Комитетъ. День этотъ, памятный въ Вашей жизни представляетъ также событіемъ и въ жизни учрежденія, во главѣ котораго Вы нынѣ стоите. Изъ омываемой морскими волнами Даніи судьба привела Васъ въ старый ганзейскій городъ русскаго государства. Но Вы пришли не чужимъ, такъ какъ имя, которое вы носите, уже во многихъ поколѣніяхъ пользовалось

доброю славою между гражданами этого города, И для Васъ среди старыхъ стѣнъ Риги должна была создаться вторая родина. Очень скоро послѣ того, какъ Вы достигли самостоятельности въ Вашей торговой дѣятельности, вниманіе купечества было привлечено Вашей работо-способностью. Это естественно повело къ тому, что Вы были избраны въ корпорацію, имѣющую слѣдить за интересами торговли и заботиться объ ея процвѣтаніи. Съ свойственной Вамъ энергіей Вы принялись за дѣло. Вы знали чего хотѣли и потому успѣхъ не заставлялъ себя ждать. Если оглянуться на дѣятельность Биржевого Комитета въ продолженіи послѣднихъ 25 лѣтъ, то въ то же время видишь передъ собой и картину Вашей усидчивой, не знающей отдыха, дѣятельности. Нѣтъ почти поприща, на которомъ Вы бы не высказали своего умѣнія и знанія. Расширеніе границъ операцій Биржевого банка, постройка элеватора, плавучаго дока, новыхъ рельсовыхъ путей и многое другое достигнуто при Вашемъ содѣйствіи и почти всѣ делегаціи и всѣ временныя комиссіи считали Васъ однимъ изъ своихъ дѣятельнѣйшихъ членовъ. Но главнымъ предметомъ Вашихъ думъ и заботъ была величественная рѣка, омывающая стѣны Риги — наша Двина. Ей Вы хотѣли указать настоящій путь, ее надлежало предохранить отъ обмелѣнія; самыя большія морскія суда должны были имѣть возможность приплыть по ея водамъ до воротъ города. Происходя изъ народа, колыбель котораго стоитъ у самаго моря, Вы должны были обратить свой взглядъ на рѣку, которая сдѣлала Ригу тѣмъ, чѣмъ она теперь стала. И въ самомъ дѣлѣ, страницы Рижскаго торговаго архива свидѣтельствуютъ о томъ, какъ много Вамъ обязаны судоходство и внѣшняя торговля. Выбранные въ 1881 году въ делегацію по портовымъ сооруженіямъ и землечерпательнымъ работамъ, Вы остались до сихъ поръ ея дѣятельнѣйшимъ членомъ. Въ постройкѣ морскихъ моловъ, въ регулированіи теченія Двины, въ ледокольныхъ работахъ, въ мѣропріятіяхъ къ увеличенію вывозной способности Рижскаго порта — во всемъ этомъ Вы принимали выдающееся участіе, и если нынѣ Биржевой Комитетъ строить въ качествѣ предпринимателя желѣзнодорожную гавань, то онъ можетъ это дѣлать лишь потому, что во главѣ его стоитъ человекъ съ Вашей энергіей. Въ настоящій день Вашего чествованія, который является почетнымъ днемъ и для Рижскаго Биржевого Комитета, послѣдній чувствуетъ потребность высказать Вамъ отъ имени купечества благодарность за всю работу и весь трудъ этихъ 25 лѣтъ. Съ гордостью и удовлетвореніемъ можете Вы взглянуть на длинный, не рѣдко тернистый путь, пройденный Вами. Но не даромъ онъ пройденъ. Въ торговой исторіи Риги отмѣчены достигнутые успѣхи, и если будутъ некогда называть имена тѣхъ лицъ, которыя безкорыстно работали для блага Риги и будущности ея, то однимъ изъ первыхъ будетъ стоять имя Николая Фенгеръ.“

15 марта въ Общемъ собраніи членовъ Биржевого общества снова выбраны въ члены Комитета М. К. Панневицъ и А. А. Менцендорфъ и избранъ вновь В. Л. Керковиусъ. Замѣстителями избраны снова В. Е. Ефтановичъ, В. О. ф. Зенгбушъ и В. К. Бейерманъ и вновь С. П. Реше и А. А. Аугсбургъ.

21 марта въ засѣданіи Биржевого Комитета избраны предсѣдателемъ Комитета вице-консулъ Н. Э. Фенгеръ, вице-предсѣдателемъ М. А. ф. Гейманъ, членами распорядительнаго присутствія: консулъ М. О. Любекъ, генеральный консулъ К. А. Гельмсингъ и вице-консулъ А. А. Ларсонъ, а замѣстителями членовъ Ю. И. Фогельзангъ и Ч. Ф. Дрисгаузъ.

22 марта въ Общемъ собраніи Биржевого общества директорами биржевого банка выбраны снова П. Шварцъ и В. Френкель и вновь консулъ М. Любекъ.

25 марта состоялось подъ предсѣдательствомъ командированнаго Его Императорскимъ Высочествомъ Великимъ княземъ Александромъ Михайловичемъ, капитана II ранга Н. Н. Беклемишева особое совѣщаніе по вопросу о завѣдываніи портовыми сооружеціями и работами въ Рижскомъ портѣ.

9 іюня Министръ Путей Сообщенія князь Хилковъ осматривалъ работы въ новой желѣзнодорожной гавани.

17 іюня Лифляндскій Губернаторъ Генераль-маіоръ М. А. Пашковъ совершилъ, по приглашенію Биржевого Комитета, поѣздку для осмотра порта.

30 августа Биржевой Комитетъ привѣтствовалъ Министра Финансовъ С. Ю. Витте по поводу 10 лѣтняго его служебнаго юбилея и сообщилъ при этомъ, что Биржевымъ купечествомъ въ этотъ день разрѣшены 416,000 рублей на постройку коммерческаго училища.

7 октября Биржевой Комитетъ послалъ поздравительную телеграмму Товарищу Министра Финансовъ В. И. Ковалевскому по поводу исполнившейся его 10-лѣтней службы на пользу торговли и промышленности.

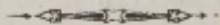
7 декабря Биржевой Комитетъ счелъ своимъ долгомъ выразить въ письмѣ къ Тайному Совѣтн. В. И. Ковалевскому свое искреннее и глубокое сожалѣніе по поводу оставленія имъ должности Товарища Министра Финансовъ и высказать при этомъ свою благодарность за многія данныя имъ доказательства его глубокаго пониманія нуждъ торговли и промышленности.

12 декабря Предсѣдателемъ Биржевого Комитета вице-консуломъ Фенгеръ были переданы Литературно-практическому Обществу гражданъ,



по случаю его 100 лѣтняго юбилея, адресъ и денежное подношеніе въ размѣрѣ 5000 рублей.

28 декабря Биржевой Комитетъ послалъ Господину Министру Финансовъ поздравительную телеграмму по поводу 100 лѣтняго юбилея Министерства Финансовъ.



## Члены Рижскаго Биржевого Общества въ Февраль 1903 г.

Гг.: А. Аксеновъ:

*Алекс. Аксеновъ*

Ө. Ангельбекъ и Ко.:

*Юг. Карлъ Фридр.  
Гартманъ*

Вольд. Ангельбекъ и Ко.:

*Юг. Фридр. Давидъ  
Гартманъ*

А. Аугсбургъ:

*Алекс. Конст. Аугсбургъ*

А. Валлодь:

*Андреасъ Баллодь*

В. Вассе:

*Рихардъ В. Вассе  
Евгеній Ф. Г. Бурхардъ*

Адальбертъ Г. Бергъ:

*Вильг. Гейнр. Мартинъ  
Реймеръ*

Александръ Бергбомъ:

*Алекс. Бергбомъ*

В. Бергбомъ:

*Валентинъ Бергбомъ*

Алекс. Бергенгрина наслѣдн.:

*Эд. Краузе  
Карлъ Цельминъ*

К. Бейтинъ:

*Карлъ Мат. Иоан.  
Бейтинъ*

Гг.: Р. Бирихъ:

*Роб. Вильг. Бирихъ*

Оскаръ Бокслафъ:

*Карлъ Авг. Бекъ*

П. Борнгольдтъ и Ко.:

*Нильсъ Петръ Борнгольдтъ*

Роб. Браунъ и Ко.:

*Петръ Роб. Ферд.  
Браунъ  
Альфредъ Карлъ Браунъ*

Вредезенъ и Ко.:

*Отто Верцелюсъ Вредезенъ*

Г. А. Бригеръ:

*Флорентинъ Бригеръ  
Вильгельмъ Бригеръ*

Брунсъ и Ко.:

*Юг. Фридр. Ролофъ*

Г. Брюггеманъ:

*Гейнр. Георгій Брюггеманъ*

Евгеній Бурхардъ:

*Мат. Ферд. Евг.  
Бурхардъ*

Ю. Бурхардъ:

*Юл. Эмиль Альф.  
Бурхардъ*

Гг.: Альф. Ө. Бушъ:  
*Оеодоръ Вильг. Адольфъ  
 Бушъ*

Г. ф. Вестерманъ:  
*Герм. ф. Вестерманъ*

Н. Х. Видъ:  
*Нильсъ Христіанъ Видъ*

А. Виркау:  
*Ферд. Христіанъ Виркау*

Лео Виссоръ:  
*Людвигъ Эліасъ Бюянгофъ*

Витковский, Кверфельдтъ  
 и Ко.:  
*І. М. Генрихъ Трейеръ*

А. Вольфшмидтъ:  
*Альбертъ Эрнстъ Вольф-  
 шмидтъ*

Альфредъ Гаккельбергъ:  
*Альфредъ Отто Гаккель-  
 бергъ*

Р. Джонъ Гаффербергъ:  
*Нковъ Эргардтъ*

Конрадъ Гальгрень:  
*Іоганъ Гензель*

Оскаръ Гартманъ:  
*В. Людвигъ Оскаръ Гарт-  
 манъ*

фонъ Гейманъ и Ко.:  
*Максъ В. А. фонъ Гейманъ*

Гельмсингъ и Гриммъ:  
*Карлъ Алекс. Гельмсингъ  
 Іог. Евгений Лео Гриммъ  
 Аксель Каръ*

Гг.: К. В. Гессе:  
*Карлъ Вольдемаръ Гессе*

І. А. Герскиндъ:  
*Е. А. Л. Герскиндъ*

Г. Э. Гоффманъ:  
*Герм. Эд. Гоффманъ*

І. Гофманъ:  
*Мейнгардъ Альфредъ  
 Дульцъ*

Э. Гефлингеръ:  
*Максъ Эмилъ Герм. Геф-  
 лингеръ*

М. Гефлингеръ и Ко., І-ый  
 Русскій Суперфосфатный  
 Заводъ въ Мюльграбенъ:  
*Руд. Шмитъ*

Г. Гепкеръ и Ко.:  
*Герм. Эд. Гепкеръ*

Юліусъ Гешель:  
*Карлъ Андреасъ Гешель.*

Гольдшмидтъ и Ко.:  
*Чарльсъ Дрисгаузъ*

Даудертъ и Янзенъ:  
*Карлъ Гаммондъ*

Августъ Домбровский:  
*Авг. Ник. Домбровский  
 Карлъ Платъ*

Егеръ и Ко.:  
*Руд. Герм. Тоде*

Братья Евтановичъ:  
*В. Евтановичъ*

А. Зельмеръ:  
*Арведъ Зельмеръ  
 Вильг. Евгений Бейер-  
 манъ*



Гг.: Руд. В. Зейберлихъ :

*Руд. В. Зейберлихъ*

А. Г. Зенгбушъ и Ко.:

*Карлъ Густавъ фонъ Зенгбушъ*

Джемсъ Зирингъ и Ко.:

*Джемсъ Фрид. Вильг. Зирингъ*

*Андрей Георгій Олафъ Брандтъ*

И. Ивановъ, быв. А.

*Булаткинъ :*

*Иванъ Ник. Ивановъ*

Ө. Иршикъ :

*Юл. Ө. Иршикъ*

Братья Камарины :

*Николай Павловичъ Камаринъ*

Г. Г. М. Карлейль :

*Гуго Генр. Максимилианъ Карлейль*

Керковиусъ и Ко.:

*Вильг. Людв. Керковиусъ*

Н. Киммель :

*Н. Киммель*

В. Клейнбергъ :

*Сильвестеръ Гуго Реше*

С. П. Климовъ :

*Степанъ Петровъ Климовъ*

І. К. Кохъ :

*Эдгаръ Кохъ*

А. Кригсманъ и Ко.:

*Николай Фенгеръ*

Гг.: А. фонъ Кульбергъ :

*Артуръ фонъ Кульбергъ*

Эд. Р. Ланге :

*Карлъ Людв. Вольд. Ланге*

А. Ларсонъ :

*Андерсъ Ларсонъ*

Джонъ Лауренцъ :

*Фрид. Рих. Лауренцъ  
Магнусъ Георгій Панневицъ*

Максъ Леви :

*Максъ Леви*

Эд. В. Лезевицъ :

*Густавъ Мартинъ Лезевицъ*

Лейцингеръ и Фогель :

*Фридр. Альфредъ Лейцингеръ*

*Иоганнесъ Робертъ Фогель*

Евгеній Лемке :

*Евгеній Лемке*

Г. Лерумъ :

*Генрихъ Лерумъ*

Эдгаръ Лира и Ко.:

*Евгеній Шварцъ*

Рихардъ Лира :

*Рих. Ферд. Максъ Лира*

*Гордіанъ Карлъ Ломани*

К. Лорхъ и Ко.:

*Фридрихъ Эд. Лорхъ*

Гг.: Луи Лундманъ и Ко.:  
*Альфредъ Фридрихъ Древеръ*

М. Любекъ и Ко.:  
*Морицъ Θεод. Любекъ*

Ф. Лютъ:  
*Юг. Хр. Фридр. Лютъ*

Леонгардъ Маагъ:  
*Леоп. Юг. Маагъ*  
*Павелъ Шабертъ*

Ф. Е. Мейеръ и Ко.:  
*Адольфъ Алекс. Доббертъ*

Л. Ф. Мейеръ:  
*Фердинандъ Людов.*  
*Мейеръ*

Фердинандъ Мейеръ и Ко.:  
*Фердинандъ Мейеръ*

Гуго Герм. Мейеръ:  
*Гуго Герм. Мейеръ*

Мельцеръ и Ко.:  
*Николай Алекс. Мельцеръ*

Августъ Менцендорфъ:  
*Викторъ Э. Менцендорфъ*

И. А. Менцендорфъ и Ко.:  
*Алекс. Бурхардъ Менцен-*  
*дорфъ*  
*Генр. Вильг. Менцен-*  
*дорфъ*

Менцендорфъ и Фельзеръ:  
*Августъ Менцендорфъ*  
*Максъ Фельзеръ*

В. Меслинъ:  
*Вольд. Густавъ*  
*Меслинъ*

Гг.: Генри Мюллеръ:  
*Генри Джемсъ Мюллеръ*

Юлиусъ Р. Мюллеръ:  
*Юлиусъ Р. Мюллеръ*

Мюндель и Ко.:  
*Карлъ Вильг. Мюндель*  
*Авг. Юг. Карлъ Мюндель*

Роб. Ниманъ:  
*Авг. Густ. Юг. Гермаркъ*

Петерсонъ и Рейманъ:  
*Андреасъ Петерсонъ*  
*Гуго Рейманъ*

Ө. Пихлау:  
*Вильг. Оскаръ фонъ Зенг-*  
*буизъ*  
*Аврелій Петръ Граде*

Николай Алекс. Нлетниковъ:  
*Николай Алекс. Плет-*  
*никовъ*

П. Рауртъ:  
*Павелъ Рауртъ*

Реймъ и Гетцъ:  
*Фердинандъ Реймъ*

Рижское Телефонное ТОВА-  
рищество:  
*Эдгаръ фонъ Рюккеръ*

Рихардъ Рись:  
*Рих. Францъ Рись*

Генри Ло Робинсонъ и Ко.:  
*Генри Ло Робинсонъ*  
*Георгій Штейнъ*

Карлъ Юг. Розенбергъ:  
*Карлъ Юганъ Розенбергъ*

Э. Г. Рустадь:  
*Эрикъ Ганзенъ Рустадь*

Гг.: А. Г. Рутенбергъ:

*Алекс. Густавъ Рутен-  
бергъ стар.*

*Густавъ Рутенбергъ*

*Тобиасъ Фрид. Рутенбергъ*

*Макс Адольфъ Рутенбергъ*

В. Руэтицъ и Ко.:

*Карлъ Патрикъ Руэтицъ*

Джонъ Рюккеръ и Ко.:

*Алекс. Гейнр. Гобергъ*

Старръ и Ко.:

*Артуръ Вейсъ*

А. Станке и Ко.:

*Алекс. Альфредъ Станке*

В. Стендеръ и Ко.:

*Вильг. Иоак. Георгій  
Стендеръ*

Павелъ Стольтерфотъ:

*Авг. Карлъ Павелъ Столь-  
терфотъ*

Х. Стрицкій:

*Христіанъ Карлъ Христо-  
форъ фонъ Стрицкій*

Георгъ Тальгеймъ:

*Елисавета Тальгеймъ,  
урожд. Розенталь*

Генри Томсъ и Ко.:

*Генри Томсъ*

А. Трампедахъ:

*Руд. Θ. Керковиусъ*

*Карлъ Фридр. Гейнр.*

*Керганъ*

Авг. Траутманъ:

*Карлъ Гейнр. Яакъ*

Гг.: В. Фаенъ и Ко.:

*Вильг. Гейнр. Фаенъ*

І. Г. Фарбахъ:

*Георгій Фарбахъ*

*Георгій Фридр. Фарбахъ*

Ю. Θ. Ферманъ:

*Юліусъ Ферманъ*

Гуго Алекс. Фокродтъ

Фрезе и Ко.:

*Германъ Фрезе*

Братъя Френкель

*Роб. Карлъ Френкель*

*Вольд. Готл. Френкель*

Фрискъ и Ко., Г. Дитмара  
наслѣдн.:

*Карлъ Аксель Θ. Фрискъ*

Эд. Цедеръ:

*Эдуардъ Цедеръ*

Цельмъ и Бемъ:

*Иог. Фридр. Павелъ Бемъ*

*Иог. Фридр. Цельмъ*

Л. Шалитъ:

*Л. М. Шалитъ*

Д. Шварцбортъ:

*Давидъ Мошновичъ Шварц-  
бортъ*

Алекс. Шварцъ сыновья:

*Евг. Шварцъ*

*Павелъ Алекс. Шварцъ*

Густавъ Шварцъ и Ко.:

*Павелъ Мейеръ*



Гг.: Алекс. Шепелеръ:  
*Александръ Шепелеръ*

Г. Э. Шепфъ:  
*Густавъ Шепфъ*

А. Шиманъ:  
*Алекс. Гейнр. Шиманъ*

И. А. Шмидтъ и Ко.:  
*Карлъ Петръ Алекс.  
Рейхенэккеръ*

Р. Шнейдеръ:  
*Навелъ Шнейдеръ*

Георгій Шнейдеръ:  
*Георгій Шнейдеръ*

Георгій В. Шредеръ:  
*Георгій Вильг. Шредеръ*

Герм. Штида:  
*Иог. Герм. Рафаилъ  
Штида*

Гг.: Штольбергъ и Бурхардъ:  
*Авг. Б. М. Нагель  
Джонъ Скрибановицъ*

Г. Ф. Шульцъ:  
*Алекс. Гуго Гетицъ*

В. Эйкертъ:  
*Юлиусъ Фогельзангъ*

А. Эльрихъ и Ко.:  
*Фридр. Рейнг. Кирттейнъ*

И. Якшъ и Ко.:  
*Оскаръ Авг. Иог. Якшъ  
Альфредъ Иоганнесъ Якшъ*

Карлъ Янзенъ:  
*Карлъ Ферд. Янзенъ*

Эдгаръ Янзенъ:  
*Эдгаръ Янзенъ*

# ПРАВИЛА

## о судоводителяхъ на торговыхъ судахъ.

ЕГО ИМПЕРАТОРСКОЕ ВЕЛИЧЕСТВО воспослѣдовавшее мнѣніе въ Общемъ Собраніи Государственнаго Совѣта, объ измѣненіи дѣйствующихъ правилъ о судоводителяхъ на мореходныхъ судахъ торговаго флота, ВЫСОЧАЙШЕ утвердить соизволилъ и повелѣлъ исполнить.

За Предсѣдателя Государственнаго Совѣта

(подписалъ) Графъ Сольскій.

Въ Царскомъ Селѣ, 6 Мая 1902 г.

### Мнѣніе Государственнаго Совѣта.

Выписано изъ журналовъ Соединенныхъ Департаментовъ Промышленности, Наукъ и Торговли, Государственной экономіи 11 Января и Общаго Собранія 22 апрѣля 1902 г.

Государственный Совѣтъ, въ Соединенныхъ Департаментахъ Промышленности, Наукъ и Торговли, Законовъ и Государственной Экономіи и въ Общемъ Собраніи разсмотрѣвъ представленіе Министра Финансовъ объ измѣненіи дѣйствующихъ правилъ о судоводителяхъ на мореходныхъ судахъ торговаго флота, мнѣніемъ положилъ:

I. Въ отмѣну, измѣненіе и дополненіе подлежащихъ узаконеній постановить:

1) Къ занятію должностей судоводителей на мореходныхъ судахъ торговаго флота допускаются только русскіе подданные, обладающіе дипломами на судоводительскія званія.

2) Судоводительскія званія раздѣляются на двѣ степени: капитана и штурмана. Каждая степень подраздѣляется на четыре разряда.

3) Въ отношеніи права командованія суда дѣлятся на два разряда: 1) грузовыя суда малаго плаванія и 2) грузовыя суда дальняго плаванія и перевозящія пассажировъ.

4) Малымъ признается плаваніе: а. въ Бѣломъ морѣ съ прилегающими къ нему водами Ледовитаго

океана до меридіановъ: Вардэ — на западъ и устья рѣки Енисея — на востокъ; б. въ Балтійскомъ морѣ съ его заливами, въ Бельтахъ и въ Зундѣ до параллели гор. Гельзинера, в. въ Азовскомъ и Черномъ моряхъ до Константинополя; г. въ Каспійскомъ морѣ, и д. въ Охотскомъ морѣ, Татарскомъ проливѣ и Японскомъ морѣ до параллели устья рѣки Тюмень-улла.

Всякое плаваніе за означенными предѣлами признается дальнымъ.

5) Судоводителямъ предоставляется:

а. капитану перваго разряда — командовать всякими судами;

б. капитану втораго разряда — командовать грузовыми судами малаго плаванія;

в. капитану третьяго разряда — командовать всякими парусными грузовыми судами и быть младшимъ помощникомъ капитана на паровыхъ грузовыхъ судахъ малаго плаванія, а по совершеніи въ этой должности тридцати шести мѣсяцевъ плаванія — старшимъ помощникомъ на этихъ судахъ;

г. капитану четвертаго разряда — командовать парусными грузовыми судами малаго плаванія;

д. штурману перваго разряда — командовать грузовыми судами малаго плаванія и быть помощникомъ капитана на всякомъ суднѣ, кромѣ старшаго помощника на паровыхъ пассажирскихъ судахъ дальняго плаванія;

е. штурману втораго разряда — быть помощникомъ капитана на суднѣ малаго плаванія и младшимъ помощникомъ на суднѣ дальняго плаванія;

ж. штурману третьяго разряда — командовать парусными грузовыми судами малаго плаванія и быть помощникомъ капитана на всякомъ парусномъ грузовомъ суднѣ, а также младшимъ помощникомъ на паровыхъ грузовыхъ судахъ малаго плаванія;

з. штурману четвертаго разряда — быть помощникомъ капитана на парусныхъ грузовыхъ судахъ малаго плаванія и младшимъ помощникомъ на парусныхъ грузовыхъ судахъ дальняго плаванія.

6) Судоводители паровыхъ судовъ, при переходѣ на службу въ парусный флотъ, допускаются къ занятію должности старшаго помощника капитана на судахъ каждаго разряда (ст. 3) лишь послѣ совершенія, по крайней мѣрѣ, двѣнадцатимѣсячнаго плаванія въ должности старшаго помощника капитана на парусныхъ судахъ предыдущаго разряда или младшаго помощника капитана на парусныхъ судахъ того-же разряда. Къ командованію означенными судами упомянутыя лица допускаются лишь послѣ совершенія, по крайней мѣрѣ, двѣнадцатимѣсячнаго плаванія въ должности капитана на парусныхъ судахъ предыдущаго разряда или помощника капитана на парусныхъ судахъ того-же разряда.



7) Къ командованію пассажирскими пароходами, совершающими рейсы въ мѣстныхъ сообщеніяхъ, допускаются штурманы первого и капитаны второго разрядовъ. Раіоны спѣхъ сообщеній опредѣляются правилами, утверждаемыми Министромъ Финансовъ, по соглашенію съ Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ, и представляемыми въ Правительствующій Сенатъ для распубликованія во всеобщее свѣдѣніе.

8) Лица, не имѣющія судоводительскихъ званій, если состоятъ въ русскомъ подданствѣ, могутъ быть допускаемы къ воженію грузовыхъ судовъ малаго плаванія полною вмѣстимостью до 100 регистровыхъ тоннъ.

9) На каждомъ суднѣ, кромѣ капитана, должны быть помощники, по крайней мѣрѣ, въ слѣдующемъ числѣ: въ дальнемъ плаваніи: а. на паровыхъ судахъ: на пассажирскихъ — не менѣ трехъ помощниковъ, изъ коихъ одинъ съ дипломомъ капитана первого разряда и одинъ съ дипломомъ штурмана первого разряда, и б. на парусныхъ судахъ — не менѣ двухъ помощниковъ, изъ коихъ одинъ съ дипломомъ штурмана третьяго разряда; въ маломъ плаваніи: на пассажирскихъ судахъ — не менѣ трехъ помощниковъ и на грузовыхъ — не менѣ одного.

Парусныя суда малаго плаванія не выше 150 регистровыхъ тоннъ полной вмѣстимости, а также всѣ суда въ мѣстныхъ сообщеніяхъ (ст. 7) могутъ совершать рейсы безъ помощниковъ капитана.

10) Для полученія диплома на званіе судоводителя (ст. 1) требуется; достиженіе совершеннолѣтія, выдержаніе испытанія въ правительственной комисіи и выполненіе плавательнаго ценза на морскихъ судахъ. Офицерамъ флота и корпуса флотскихъ штурмановъ означенные дипломы выдаются по представленіи свидѣтельствъ Морского Министерства въ надлежащей подготовкѣ ихъ для полученія соотвѣтственнаго званія.

11) Для выполненія плавательнаго ценза (ст. 10) требуется:

а. на званіе штурмана второго и четвертаго разрядовъ — двадцать четыре мѣсяца плаванія, изъ коихъ двѣнадцать мѣсяцевъ въ должности матроса или ученика на учебныхъ судахъ Министерства Финансовъ, а также на судахъ пароходныхъ предпріятій, списокъ коихъ утверждаетъ Министромъ Финансовъ, по соглашенію съ Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ;

б. на званіе штурмана третьяго разряда — восемнадцать мѣсяцевъ плаванія съ дипломомъ штурмана четвертаго разряда въ должности помощника капитана на суднѣ дальняго плаванія или тридцать мѣсяцевъ съ такимъ же дипломомъ и въ такой же должности на суднѣ малаго плаванія;

в. на званіе штурмана первого разряда — двадцать четыре мѣсяца плаванія съ дипломомъ штурмана второго разряда въ долж

ности помощника капитана на суднѣ дальняго плаванія или тридцать шесть мѣсяцевъ съ такимъ же дипломомъ и въ такой же должности на суднѣ малаго плаванія;

г. на званіе капитана четвертаго разряда — восемнадцать мѣсяцевъ плаванія съ дипломомъ штурмана четвертаго разряда въ должности помощника капитана;

д. на званіе капитана третьяго разряда — восемнадцать мѣсяцевъ плаванія съ дипломомъ штурмана третьяго разряда въ должности капитана судна малаго плаванія или помощника капитана на суднѣ дальняго плаванія;

е. на званіе капитана второго разряда — восемнадцать мѣсяцевъ плаванія съ дипломомъ штурмана второго разряда въ должности помощника капитана;

ж. на званіе капитана перваго разряда — двадцать четыре мѣсяца плаванія съ дипломомъ штурмана перваго разряда въ должности капитана судна малаго плаванія или помощника капитана на суднѣ дальняго плаванія.

12) Правила исчисленія плавательнаго ценза утверждаются Министромъ Финансовъ, по соглашенію съ Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ.

13) Изъ плаваній на военныхъ судахъ принимаются къ зачету въ плавательный цензъ только тѣ, которыя были совершены въ званіяхъ и должностяхъ, поименованныхъ въ особомъ списокѣ, утверждаемомъ Министромъ Финансовъ, по соглашенію съ Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ.

14) Въ счетъ ценза принимается также плаваніе на иностранныхъ судахъ въ соотвѣствующихъ должностяхъ. Признаніе представленныхъ въ удостовѣреніе такого плаванія свидѣтельствъ достаточными принадлежитъ отдѣлу торговаго мореплаванія.

15) Въ счетъ службы на торговыхъ судахъ, для внесенія въ свидѣтельства о плаваніяхъ, не принимаются: 1) служба на яхтахъ менѣе 25 регистровыхъ тоннъ полной вмѣстимости и судахъ маячныхъ, портовыхъ и рейдовыхъ, и 2) всѣ плаванія, совершенныя въ возрастѣ менѣе 15 лѣтъ. Служба на судахъ, плавающихъ по Аральскому морю и по озерамъ: Байкальскому, Ладожскому и Онежскому засчитывается въ плавательный цензъ на судоводительскія званія четвертаго и второго разрядовъ.

16) Испытанія на судоводительскія званія производятся въ испытательныхъ комиссіяхъ, образуемыхъ, по распоряженію Министра Финансовъ, при мореходныхъ учебныхъ заведеніяхъ или въ ближайшихъ къ нимъ портовыхъ городахъ. Предсѣдателями сихъ комиссій назначаются инспекторы по надзору за мореходными учебными заведеніями. Инспекторы могутъ быть замѣняемы офицерами флота, назначаемыми для сего Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ.

Членами комиссій состоятъ: а. при мореходныхъ учебныхъ заведеніяхъ — начальникъ учебнаго заведенія, преподаватель предмета, изъ котораго производится экзамень, представитель морского вѣдомства, назначаемый Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ, и членъ попечительнаго комитета; б. въ портовыхъ городахъ — начальникъ ближайшаго къ порту мореходнаго учебнаго заведенія, флотскій офицеръ, назначаемый Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ, капитанъ перваго разряда, судовой механикъ и лица, приглашаемые председателемъ комисіи.

Въ портахъ Тихаго океана составъ комисіи опредѣляется Министромъ Финансовъ, по соглашенію съ Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ.

17) Испытанія производятся, повсемѣстно на русскомъ языкѣ, изъ слѣдующихъ предметовъ:

На званіе штурмана четвертаго разряда: 1) навигаціи и мореходной астрономіи; 2) устройства корабля; 3) правилъ для предупрежденія столкновенія судовъ въ морѣ; 4) важнѣйшихъ узаконеній, относящихся до торговаго мореплаванія; 5) умѣнія пользоваться барометромъ, и 6) англійскаго языка, а на званіе штурмана третьяго разряда, кромѣ того — 7) правилъ управленія судномъ при встрѣчѣ съ ураганомъ, и 8) элементарныхъ свѣдѣній по пароходной механикѣ. На званіе штурмана второго и перваго разрядовъ: 1) навигаціи и мореходной астрономіи; 2) морской практики; 3) метеорологіи, въ примѣненіи къ ученію о погодѣ и океанографіи, въ связи съ важнѣйшими свѣдѣніями по коммерческой географіи; 4) устройства и теоріи корабля; 5) пароходной механики; 6) узаконеній, относящихся до торговаго мореплаванія; 7) грузовой отчетности и коммерческой корреспонденціи; 8) судовой гигіены и поданія первой помощи при несчастныхъ случаяхъ и заболѣваніяхъ, и 9) англійскаго языка.

Программы и правила испытаній утверждаются Министромъ Финансовъ, по соглашенію съ Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ. О времени и мѣстѣ испытаній отдѣломъ торговаго мореплаванія публикуется во всеобщее свѣдѣніе за три мѣсяца до начала испытанія.

18) Нередъ началомъ испытанія кандидаты, не обучавшіеся въ мореходныхъ учебныхъ заведеніяхъ, подвергаются врачебному осмотру по правиламъ, утверждаемымъ Министромъ Финансовъ по соглашенію съ Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ.

19) Желаящіе экзаменоваться подаютъ въ испытательную комисію прошенія съ представленіемъ метрическаго свидѣтельства о рожденіи, свидѣтельствъ о плаваніи и о припискѣ къ призывному участку, а въ подлежащихъ случаяхъ и диплома на низшее судоводительское званіе. Независимо отъ сего, кандидаты на званіе штурмана четвертаго и третьяго разрядовъ представляютъ свидѣтельство о знаніи курса начальныхъ народныхъ училищъ вѣдомства Министерства Народнаго Просвѣщенія, сельскаго училища или



церковно-приходской школы, а кандидаты на званіе штурмана второго и перваго разрядовъ — свидѣтельство о знаніи курса учебнаго заведенія, курсъ котораго не ниже курса городского или уѣзднаго училища.

20) Лицамъ, выдержавшимъ испытаніе и выполнившимъ плавательный цензъ (ст. 11), выдаются изъ комисіи, на основаніи протоколовъ испытаній, дипломы установленнаго образца; не имѣющимъ же полнаго ценза — свидѣтельства о выдержаніи испытанія, которыя обмѣниваются на дипломы въ отдѣлѣ торговаго мореплаванія, по представленіи ихъ вмѣстѣ съ свидѣтельствами о плаваніяхъ. Лица, познанія коихъ признаны будутъ комисіею недостаточными, имѣютъ право вновь подвергнуться испытанію не прежде какъ по прошествіи года.

21) Лица, получившія судоводительскія званія, по пробытіи полныхъ пяти лѣтъ въ плаваніи, могутъ быть представляемы къ награжденію званіемъ личнаго почетнаго гражданства, если не пользуются высшимъ званіемъ.

II. Лицъ получившихъ судоводительскія званія на основаніи ВЫСОЧАЙШЕ утвержденныхъ, 27 іюня 1867 г., правилъ о производствѣ испытаній на сіи званія (ст. 193—204 уст. торг., изд. 1893 г.), приравнять: а. штурмановъ каботажнаго плаванія — къ штурманамъ второго разряда, съ тѣмъ, чтобы для полученія дипломовъ на званіе капитана второго разряда они выдержали теоретическое испытаніе по программѣ на званіе штурмана втораго разряда (ст. 17 отд. I); б. шкиперовъ каботажнаго плаванія — къ капитанамъ второго разряда; в. штурмановъ дальняго плаванія — къ штурманамъ перваго разряда, съ тѣмъ, чтобы для полученія дипломовъ на званіе капитана перваго разряда они выдержали теоретическое испытаніе по программѣ на званіе штурмана перваго разряда (ст. 17 отд. I), и г. шкиперовъ дальняго плаванія — къ капитанамъ перваго разряда.

III. Лицъ имѣющихъ званіе штурманскаго помощника, полученное на основаніи ст. 205 уст. торг. изд. 1893 г., по прослуженіи въ этомъ званіи четырехъ лѣтъ, приравнять къ штурманамъ второго разряда, съ тѣмъ, чтобы, для полученія дипломовъ на званіе капитана второго разряда, они подчинялись тѣмъ же правиламъ, какія установлены для штурмановъ каботажнаго плаванія (отд. II).

IV. За лицами, не имѣющими дипломовъ на судоводительскія званія, но командовавшими мореходными судами торговаго флота и совершившими не менѣе шестидесяти мѣсяцевъ плаванія, сохранить право командованія парусными грузовыми судами малаго плаванія и службы младшими помощниками капитана на парусныхъ грузовыхъ судахъ дальняго плаванія, съ тѣмъ чтобы учетъ и порядокъ допущенія сихъ лицъ къ службѣ опредѣлялся правилами, издаваемыми Министромъ Финансовъ.

V. Предоставить лицамъ получившимъ судоводительскія званія (ст. 2 отд. I), льготы по воинской повинности, установленныя уставомъ объ этой повинности для шкиперовъ и штурмановъ дальняго и каботажнаго плаваній.

VI. Постановленія, изложенныя въ отдѣлахъ I—V настоящаго узаконенія, предоставить Министру Финансовъ привести въ дѣйствіе въ постепенности и въ сроки по его усмотрѣнію, но не позже 1 іюля 1905 года.

VII. Въ теченіе пяти лѣтъ со дня введенія въ дѣйствіе постановленій, изложенныхъ въ отдѣлахъ I—V настоящаго узаконенія (отд. VI), допустить капитановъ второго и четвертаго разрядовъ къ командованію судами, плавающими изъ Бѣлаго моря съ прилегающими къ нему водами Ледовитаго океана въ порты Балтійскаго моря и обратно.

Подлинное мнѣніе подписано въ журналахъ Предсѣдателемъ и Членами.

## ВЫСОЧАЙШЕ утвержденныя мнѣніе Государственнаго Совѣта

0

реформѣ мореходнаго образованія въ Имперіи, положеніе о мореходныхъ учебныхъ заведеніяхъ вѣдомства Министерства Финансовъ и нѣтатное росписаніе должностей и расходовъ по содержанію мореходныхъ учебныхъ заведеній.

ЕГО ИМПЕРАТОРСКОЕ ВЕЛИЧЕСТВО воспослѣдовавшее мнѣніе въ Общемъ Собраніи Государственнаго Совѣта, о реформѣ мореходнаго образованія въ Имперіи, ВЫСОЧАЙШЕ утвердить соизволилъ и повелѣлъ исполнить.

За Предсѣдателя Государственнаго Совѣта

(подписалъ) Графъ Сольскій.

Въ Царскомъ Селѣ, 6 Мая 1902 г.

### Мнѣніе Государственнаго Совѣта.

Выписано изъ журналовъ Соединенныхъ Департаментовъ Промышленности, Наукъ и Торговли, Законовъ и Государственной Экономіи 4 Января и Общаго Собранія 22 Апрѣля 1902 г.

Государственный Совѣтъ, въ Соединенныхъ Департаментахъ Промышленности, Наукъ и Торговли, Законовъ и Государственной Экономіи и въ Общемъ Собраніи, рассмотрѣвъ представленіе Министра Финансовъ о реформѣ мореходнаго образованія въ Имперіи, мнѣніемъ положилъ:

I. Проекты: а) положенія о мореходныхъ учебныхъ заведеніяхъ вѣдомства Министерства Финансовъ и б) штатнаго росписанія должностей и расходовъ на содержаніе тѣхъ же учебныхъ заведеній представить на ВЫСОЧАЙШЕЕ ЕГО ИМПЕРАТОРСКОГО ВЕЛИЧЕСТВА утвержденіе.

II. Въ измѣненіе и дополненіе ВЫСОЧАЙШЕ утвержденныхъ: 4 Іюня 1898 г., 7 Мая 1901 г. и 2 Іюня 1899 г., положеній о классахъ торговаго мореплаванія при Одесскомъ коммерческомъ училищѣ (нынѣ Одесское училище торговаго мореплаванія) и объ Архангельскомъ торгово-мореходномъ училищѣ (собр. узак. 1898 г., ст. 946; 1901 г. ст. 1,081 и 1899 г., ст. 1,027) постановить:



I. Ученики Одесскаго училища торговаго мореплаванія и Архангельскаго торгово-мореходнаго училища, окончившіе курсъ мореходныхъ отдѣленій сихъ училищъ, пріобрѣтають судоводительскія званія по выполненіи требуемаго закономъ плавательнаго ценза, не подвергаясь дополнительнымъ испытаніямъ.

II. Ученики Архангельскаго торгово-мореходнаго училища, прослушавшіе курсъ первыхъ двухъ спеціальныхъ классовъ мореходнаго его отдѣленія и выдержавшіе въ испытательной комисіи испытаніе въ объемѣ сего курса, приравниваются по правамъ къ лицамъ, окончившимъ курсъ мореходныхъ училищъ малаго плаванія.

III. Учредить на основаніи положенія, означеннаго въ отд. I настоящаго узаконенія: а) училища дальняго плаванія въ гг. С.-Петербургѣ, Владивостокѣ, Ростовѣ-на-Дону, Баку и въ мѣстечкѣ Магнусгофѣ — съ 1 Іюля 1902 года, и б) училища малаго плаванія въ гг. Херсонѣ и Керчи — съ 1 Іюля 1903 года.

IV. Въ измѣненіе и дополненіе подлежащихъ узаконеній постановить:

Чины флота, состоящіе на дѣйствительной службѣ, могутъ быть назначаемы начальниками и преподавателями мореходныхъ учебныхъ заведеній съ оставленіемъ ихъ въ занимаемыхъ должностяхъ; состоящіе въ запасѣ или отставкѣ назначаются на эти должности съ сохраненіемъ военныхъ чиновъ и съ распространеніемъ на нихъ правъ и преимуществъ, означенныхъ въ ст. 335 уст. служб. прав. (св. зак. т. III изд. 1896 г.).

V. Отпустить въ 1902 году изъ средствъ государственнаго казначейства на устройство и содержаніе мореходныхъ учебныхъ заведеній, а также на покрытіе расходовъ по испытательнымъ для полученія судоводительскихъ званій комисіямъ сорокъ четыре тысячи рублей, въ дополненіе къ 51,822 р., предстоящимъ къ ассигнованію въ томъ же году на выдачу пособій изъ казны по содержанію мореходныхъ классовъ.

VI. Предоставить Министру Финансовъ ввести въ дѣйствіе настоящее узаконеніе, съ упраздненіемъ тѣхъ, учрежденныхъ на основаніи положенія 27 Іюня 1367 г. мореходныхъ классовъ, которые будутъ подлежать закрытію, а также шкиперскихъ курсовъ въ г. Кеми, въ теченіе времени до 1 Іюля 1905 г., съ соблюденіемъ необходимой постепенности.

VII. Лицъ, служащихъ въ мореходныхъ классахъ, которыя при упраздненіи сихъ классовъ (отд. VI) не получаютъ новаго назначенія, оставить за штатомъ на общемъ основаніи.

Подлинное мнѣніе подписано въ журналахъ Предсѣдателями и Членами.

На подлинномъ Собственною ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО  
ВЕЛИЧЕСТВА рукою написано: „Быть по сему“.

Государственный Секретарь

(подписать) В. Коковцовъ.

Въ Царскомъ Селѣ, 6 Мая 1902 г.

## ПОЛОЖЕНІЕ

О

### мореходныхъ учебныхъ заведеній въ вѣдомства Министерства Финансовъ.

1) Мореходныя учебныя заведенія, учреждаемыя на основаніи настоящаго положенія, имѣютъ цѣлью давать теоретическое и практическое образованіе лицамъ, намѣревающимся посвятить себя морской службѣ на судахъ торговаго флота.

2) Мореходныя учебныя заведенія могутъ быть учреждаемы слѣдующихъ разрядовъ:

- а. мореходныя училища дальняго и малаго плаваній;
- б. мореходныя школы — трехклассныя и двухклассныя;
- в. приготовительныя мореходныя школы;
- и г. курсы мореходныхъ знаній.

3) Объ учрежденіи мореходныхъ училищъ Министръ Финансовъ входитъ съ представленіями въ законодательномъ порядкѣ. Открытіе мореходныхъ школъ предоставляется Министру.

4) Приготовительныя мореходныя школы могутъ быть учреждаемы или въ видѣ самостоятельныхъ учебныхъ заведеній, или въ соединеніи съ мореходными заведеніями другихъ разрядовъ.

5) Мореходныя учебныя заведенія состоятъ въ вѣдѣніи Министерства Финансовъ, по отдѣлу торговаго мореплаванія.

6) Устройство, порядокъ управленія, объемъ преподаванія и распредѣленіе уроковъ опредѣляются для каждаго мореходнаго учебнаго заведенія особыми уставами, составляемыми на основаніи сего положенія, по соображенію съ мѣстными условіями. Уставы эти утверждаются Министромъ Финансовъ, который по вопросамъ, касающимся преподаванія спеціально морскихъ предметовъ въ означенныхъ заведеніяхъ, входитъ предварительно въ соглашеніе съ Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ, а по предметамъ общеобразовательнымъ — съ Министромъ Народнаго Просвѣщенія.

7) Расходы по первоначальному устройству мореходныхъ учебныхъ заведеній, а также по ежегодному ихъ содержанію, могутъ быть

относимы полностью или въ части: а) па отчисленія изъ спеціальныхъ средствъ Министерства Финансовъ, образующихся изъ поступленій портовыхъ сборовъ (Выс. утв., 8 Іюня 1901 г., мн. Гос. Сов. п. д. ст. 3 отд. IV) и б) на счетъ земствъ, городскихъ общественныхъ управленій, сословій, частныхъ обществъ и отдѣльныхъ лицъ а также, въ случаѣ недостаточности указаннаго въ пунктѣ а источника, — на особыя изъ государственнаго казначейства ассигнованія.

8) Плата за ученіе, проценты съ принадлежащихъ учебному заведенію капиталовъ, пожертвованія и случайные доходы составляютъ спеціальныя средства каждаго учебнаго заведенія и расходуются исключительно на непредусмотрѣнныя штатными назначеніями потребности его по учебной части.

9) Училища малаго плаванія раздѣляются на два класса, съ годовымъ курсомъ въ каждомъ, считая въ году шесть учебныхъ мѣсяцевъ. Училища дальняго плаванія раздѣляются на три класса, съ годовымъ курсомъ въ каждомъ, считая въ году также шесть учебныхъ мѣсяцевъ. Первые два класса этихъ училищъ, по объему учебнаго курса и правамъ лицъ, окончившихъ въ нихъ курсъ, соотвѣтствуютъ училищу малаго плаванія.

10) Двухклассныя школы раздѣляются на два класса съ годовымъ курсомъ въ каждомъ, считая въ году шесть учебныхъ мѣсяцевъ, а трехклассныя — на три класса, также съ шестимѣсячнымъ годовымъ курсомъ. Первые два класса этихъ школъ, по объему учебнаго курса и правамъ лицъ, окончившимъ въ нихъ курсъ, соотвѣтствуютъ двухклассной мореходной школѣ.

11) Приготовительныя мореходныя школы раздѣляются на три класса съ годовымъ курсомъ въ каждомъ, считая въ году восемь учебныхъ мѣсяцевъ.

12) Въ мореходныхъ учебныхъ заведеніяхъ преподаются слѣдующіе предметы:

а. въ училищахъ дальняго и малаго плаваній: 1) Законъ Божій, 2) русскій языкъ, 3) алгебра, 4) геометрія, 5) плоская и сферическая тригонометрія, 6) навигація, 7) мореходная астрономія, 8) морская практика, 9) устройство и теорія корабля, 10) паровая механика, 11) метеорологія въ примѣненіи къ ученію о погодѣ, 12) океанографія, въ связи съ важнѣйшими свѣдѣніями по коммерческой географіи, 13) узаконенія, относящіяся до торговаго мореплаванія, 14) грузовая отчетность и коммерческая корреспонденція, 15) судовая гигиена и 16) англійскій языкъ;

б. въ трехклассныхъ и двухклассныхъ школахъ: 1) Законъ Божій, 2) математика, 3) русскій языкъ, 4) навигація, 5) мореходная астрономія, 6) устройство корабля, 7) правила для предупрежденія столкновенія судовъ въ морѣ, 8) важнѣйшія узаконенія, относящіяся до торговаго мореплаванія, 9) умѣніе пользоваться барометромъ,



10) поданіе первоначальной помощи при несчастныхъ случаяхъ и заболѣваніяхъ и 11) англійскій языкъ. Въ трехклассныхъ школахъ, кромѣ того, преподаются: 1) правила управленія судномъ при встрѣчѣ съ ураганомъ и 2) паровая механика:

в. въ приготовительныхъ школахъ: 1) Законъ Божій, 2) чистописаніе, 3) русскій языкъ, 4) географія, 5) арифметика, 6) геометрія, 7) элементарныя свѣдѣнія по физикѣ, 8) практическія занятія по употребленію компасовъ на судахъ и 9) черченіе въ примѣненіи къ навигаціонной прокладкѣ и къ чтенію корабельныхъ чертежей.

13) Въ мореходныя учебныя заведенія принимаются молодые люди всѣхъ сословій, состоящіе въ русскомъ подданствѣ. Для поступленія въ первый (низшій) классъ требуется: 1) въ училища дальняго и малаго плаваній — а) окончаніе курса приготовительной мореходной школы или городского училища по положенію 31 Мая 1872 г. или выдержаніе соотвѣтственнаго испытанія, б) достиженіе 15-лѣтняго возраста и в) совершеніе пробнаго плаванія въ морѣ не менѣе 2-хъ мѣсяцевъ: 2) въ трехклассныя или двухклассныя школы — а) окончаніе курса начальнаго народнаго училища или церковно-приходской школы или выдержаніе соотвѣтственнаго испытанія, б) достиженіе 17-ти лѣтняго возраста и в) совершеніе морского плаванія на парусныхъ судахъ въ теченіе не менѣе 12 мѣсяцевъ, и 3) въ приготовительныя школы — а. умѣніе читать и писать и знаніе четырехъ правилъ арифметики и б. возрастъ отъ 13 до 17 лѣтъ.

14) Для поступленія въ третій (вышшій) классъ училища дальняго плаванія требуется: а) окончаніе курса училища малаго плаванія или выдержаніе соотвѣтственнаго испытанія и б. совершеніе морского плаванія на судахъ торговаго флота не менѣе 6 мѣсяцевъ.

15) Лица, желающія поступить въ мореходныя учебныя заведенія (ст. 13 и 14), подвергаются врачебному осмотру для опредѣленія физической ихъ пригодности къ морской службѣ, по правиламъ, утверждаемымъ Министромъ Финансовъ, по соглашенію съ Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ.

16) Мореходныя учебныя заведенія должны быть снабжены всѣми необходимыми иособіями и учебновспомогательными приспособленіями по ближайшему указанію Министра Финансовъ. Воспитанниками сихъ заведеній производятся практическія плаванія на собственныхъ или на наемныхъ судахъ.

17) При мореходныхъ учебныхъ заведеніяхъ могутъ быть учреждаемы для учащихся въ нихъ, съ разрѣшенія Министра Финансовъ, пансіоны и общежитія, которые содержатся полностью или въ части на счетъ платы съ пансіонеровъ или на пожертвованныя для сего суммы.

18) Размѣръ платы за ученіе, а также за содержаніе пансіонеровъ въ тѣхъ заведеніяхъ, при которыхъ имѣются общежитія, опре-

дѣляется уставами (ст. 6). Попечительному комитету, а въ тѣхъ случаяхъ, когда заведеніе содержится исключительно на средства казны, педагогическому совѣту предоставляется освобождать бѣднѣйшихъ учениковъ отъ взноса означенной платы.

19) Курсы мореходныхъ знаній имѣютъ цѣлью содѣйствовать распространенію познаній, относящихся до торговаго мореплаванія, въ средѣ лицъ, занимающихся мореходнымъ промысломъ.

20) Означенные въ предыдущей (19) статьѣ курсы учреждаются съ разрѣшенія Министра Финансовъ. Выборъ преподаваемыхъ на курсахъ предметовъ и опредѣленіе продолжительности и объема преподаванія ихъ, а также степени предварительной подготовки лицъ, поступающихъ на курсы, зависитъ отъ Министра Финансовъ.

21) Мореходнымъ училищамъ и школамъ предоставляется

а. имѣть печать установленнаго для губернскихъ учреждений образца;

б. приобрѣтать недвижимыя имущества и принимать всякаго рода пожертвованія;

в. выписывать изъ-за границы безпошлинно иотребныя для нихъ учебныя пособія, съ соблюденіемъ статей 1047 и 1048 уст. тамож., изд. 1892 года;

и г. пересылать слѣдующія по дѣламъ ихъ простыя письма, а также посылки безъ цѣны, вѣсомъ до одного пуда въ одномъ отправленіи, безъ платежа вѣсового сбора.

22) Общее завѣдываніе дѣлами каждаго мореходнаго учебнаго заведенія, въ тѣхъ случаяхъ, когда оно содержится на общественныя средства или на общественныя и казенныя средства совмѣстно, возлагается на попечительный комитетъ, состоящій изъ предсѣдателя, начальника учебнаго заведенія и членовъ въ числѣ, опредѣляемомъ уставомъ (ст. 6). Предсѣдатель и члены попечительнаго комитета избираются обществами и учрежденіями, участвующими въ содержаніи учебнаго заведенія (ст. 7), и утверждаются въ званіяхъ Министромъ Финансовъ. Министру предоставляется назначать въ эти комитеты, сверхъ указанныхъ въ настоящей статьѣ лицъ, двухъ членовъ по своему избранію.

23) Въ мореходныхъ учебныхъ заведеніяхъ, содержимыхъ всецѣло на средства казны, обязанности попечительныхъ комитетовъ (ст. 22) возлагаются на начальниковъ этихъ заведеній.

24) При мореходныхъ учебныхъ заведеніяхъ могутъ быть учреждаемы должности почетныхъ попечителей или блюстителей. На эти должности избираются попечительными комитетами или замѣняющими ихъ начальниками заведеній лица, оказавшія особыя услуги учебному заведенію. Почетные попечители и блюстители утверждаются въ званіяхъ Министромъ Финансовъ и состоятъ членами попечительныхъ комитетовъ.

25) Предсѣдатели и члены попечительныхъ комитетовъ, а равно почетные попечители и блюстители пользуются присвоенными ихъ должностямъ правами государственной службы, кромѣ правъ на пенсію и на производство въ чины. Тѣмъ изъ нихъ, которые не имѣютъ права на вступленіе въ государственную службу, присвоиваются лишь мундиры, соотвѣтствующіе ихъ должностямъ. Они могутъ быть представляемы къ ВЫСОЧАЙШИМЪ наградамъ.

26) Для разрѣшенія вопросовъ по учебно-воспитательной части учреждается, подъ предсѣдательствомъ начальника заведенія, педагогическій совѣтъ, членомъ коего состоятъ всѣ преподаватели. Въ составъ этого совѣта въ тѣхъ учебныхъ заведеніяхъ, при которыхъ имѣется попечительный комитетъ (ст. 22), входятъ также предсѣдатель или членъ названнаго комитета, по избранію послѣдняго.

27) Начальники мореходныхъ учебныхъ заведеній, содержимыхъ исключительно на средства казны, назначаются Министромъ Финансовъ. Начальники же тѣхъ учебныхъ заведеній, которыя содержатся совместно на средства казенныя и общественныя или только на общественныя, избираются попечительными комитетами сихъ заведеній и утверждаются въ должности Министромъ Финансовъ.

28) Начальниками мореходныхъ учебныхъ заведеній назначаются :

а. въ училищахъ дальняго и малаго плаваній — лица окончившія Морской кадетскій корпусъ, Морское инженерное училище, судоводительское отдѣленіе Одесскаго училища торговаго мореплаванія или мореходное отдѣленіе Архангельскаго торгово-мореходнаго училища и училище дальняго плаванія и плававшія на судахъ торговаго и военнаго флотовъ, а въ предѣлахъ Прибалтійскаго края, съ разрѣшенія Министра Финансовъ, также и лица, завѣдывавшія въ этомъ краѣ не менѣе 5 лѣтъ мореходными классами высшаго разряда, учрежденными по положенію 27 Іюня 1867 года.

б. въ трехклассныхъ и двухклассныхъ школахъ — лица поименованныя въ п. а, а также лица, завѣдывавшія не менѣе пяти лѣтъ мореходными классами, учрежденными по положенію 27 Іюня 1867 г., или шкиперскими курсами.

29) Завѣдываніе приготовительными школами, состоящими при мореходныхъ учебныхъ заведеніяхъ, возлагается на начальниковъ названныхъ заведеній. Въ самостоятельной приготовительной школѣ обязанности начальника исполняетъ преподаватель, обладающій спеціально морскимъ образованіемъ (ст. 34) или лицо, завѣдывавшее, не менѣе 5 лѣтъ, мореходными классами, учрежденными по положенію 27 Іюня 1867 года.

30) Законоучители въ мореходныхъ учебныхъ заведеніяхъ избираются попечительными комитетами или начальниками заведеній, съ согласія мѣстнаго епархіальнаго начальника.



31) Штатные преподаватели въ мореходныхъ учебныхъ заведеніяхъ считаются состоящими на государственной службѣ и, по представленію начальниковъ означенныхъ заведеній, утверждаются въ должностяхъ Товарищемъ Министра Финансовъ, завѣдующимъ дѣлами торговли и промышленности. Начальниками и преподавателями мореходныхъ учебныхъ заведеній могутъ быть приглашаемы лица, имѣющія на то право (ст. 28 и 33—38), также и по найму.

32) Начальники и штатные преподаватели мореходныхъ учебныхъ заведеній приравняются относительно служебныхъ преимуществъ: въ училищахъ дальняго и малаго плаваній — къ соотвѣтствующимъ должностямъ среднихъ общеобразовательныхъ учебныхъ заведеній, а въ мореходныхъ и приготовительныхъ школахъ — къ соотвѣтствующимъ должностямъ городскихъ училищъ. По выслугѣ четырехъ лѣтъ они утверждаются въ чинахъ, отвѣчающихъ классамъ ихъ должностей, но могутъ быть производимы въ эти чины и ранѣе сего срока на основаніи общихъ правилъ, установленныхъ для гражданской службы.

33) Въ училищахъ дальняго и малаго плаваній преподавателями русскаго языка могутъ быть лица, имѣющія право занимать эту должность въ городскихъ училищахъ по положенію 31 Мая 1872 года. Преподавателями математики могутъ быть лица: окончившія курсъ математическихъ наукъ въ высшихъ учебныхъ заведеніяхъ, а также окончившія Морской кадетскій корпусъ, Морское инженерное училище, судоводительскія отдѣленія Одесскаго училища торговаго мореплаванія или Архангельскаго торгово-мореходнаго училища.

34) Въ училищахъ дальняго и малаго плаваній преподавателями предметовъ морской спеціальности, а также англійскаго языка, могутъ быть лица: а. окончившія какое-либо изъ упомянутыхъ въ предыдущей (33) статьѣ специальныхъ учебныхъ заведеній; б. окончившія Архангельское торгово-мореходное училище или вообще мореходное училище дальняго плаванія, и в. состоявшія не менѣе пяти лѣтъ преподавателями этихъ предметовъ въ мореходныхъ классахъ высшаго разряда, учрежденныхъ на основаніи положенія 27 Іюня 1867 г., или въ шкиперскихъ курсахъ.

Примѣчаніе. Лица англійскаго происхожденія могутъ быть допускаемы къ преподаванію англійскаго языка и въ томъ случаѣ, если они не удовлетворяютъ условіямъ, означеннымъ въ сей статьѣ.

35) Въ училищахъ дальняго и малаго плаваній штатными преподавателями предметовъ морской спеціальности могутъ быть также и лица, не удовлетворяющія требованіямъ, установленнымъ въ ст. 34, въ томъ случаѣ, если они получаютъ отъ отдѣла торговаго мореплаванія свидѣтельство на право преподаванія въ мореходныхъ учебныхъ заведеніяхъ. Означенныя свидѣтельства выдаются не иначе, какъ по выдержаніи установленнаго испытанія и, по крайней мѣрѣ,

трехмѣсячной педагогической подготовкѣ въ мореходныхъ учебныхъ заведеніяхъ.

36) Въ училищахъ дальняго и малаго плаваній преподавателями предметовъ коммерческой спеціальности могутъ быть лица, имѣющія право занимать эту должность въ коммерческихъ учебныхъ заведеніяхъ Министерства Финансовъ.

37) Въ двухклассныхъ школахъ штатный преподаватель долженъ быть изъ числа лицъ, получившихъ спеціально морское образованіе (ст. 34); такое же образованіе требуется и отъ одного изъ двухъ штатныхъ преподавателей трехклассной школы; другой же изъ нихъ можетъ быть назначаемъ и изъ числа лицъ, имѣющихъ право преподаванія въ городскихъ училищахъ Министерства Народнаго Просвѣщенія.

38) Въ приготовительныхъ школахъ одинъ изъ общаго числа штатныхъ преподавателей долженъ обладать спеціально морскимъ образованіемъ (ст. 34). Прочіе же преподаватели могутъ быть назначаемы изъ числа лицъ, имѣющихъ по своему образовательному цензу право преподаванія въ городскихъ училищахъ по положенію 31 Мая 1872 года.

39) Въ училищахъ дальняго и малаго плаваній штатные преподаватели обязаны преподавать не менѣе 12 уроковъ въ недѣлю.

40) Начальники училищъ дальняго и малаго плаваній могутъ преподавать въ нихъ не болѣе 12 уроковъ въ недѣлю, оплачиваемыхъ въ размѣрѣ платы за дополнительные уроки (ст. 43).

41) Штатные преподаватели училищъ дальняго и малаго плаваній за двѣнадцать штатныхъ уроковъ получаютъ содержаніе изъ окладовъ въ 840, 960, 1,080 и 1,200 р. Низшій изъ сихъ окладовъ назначается при опредѣленіи на службу, слѣдующій — по прослуженіи пяти лѣтъ въ томъ же учебномъ заведеніи, а высшіе — не ранѣе, какъ черезъ каждыя пять лѣтъ службы. Высшихъ окладовъ (въ 1,200 р.) полагается два на каждое училище. Штатнымъ преподавателямъ, имѣющимъ право преподавать въ городскихъ училищахъ, назначаются за двѣнадцать штатныхъ уроковъ оклады: въ 600, 720 и 840 р. При опредѣленіи на службу полагается низшій окладъ, слѣдующій — черезъ десять лѣтъ службы въ томъ же учебномъ заведеніи, а высшій — не ранѣе, какъ черезъ 20 лѣтъ службы. Назначеніе преподавателямъ окладовъ высшихъ размѣровъ производится отдѣломъ торговаго мореплаванія, по представленію попечительнаго комитета (ст. 22) или начальника училища (ст. 23).

42) При назначеніи оклада содержанія штатнымъ преподавателямъ (ст. 41), занимавшимъ ранѣе сего должности завѣдывающихъ и преподавателей въ шкиперскихъ курсахъ и мореходныхъ классахъ (ст. 34 п. в), служба въ этихъ должностяхъ приравнивается къ службѣ въ мореходныхъ учебныхъ заведеніяхъ по сему положенію.

43) Преподаватели училищ дальняго и малаго плаваній за сверхштатные уроки получают дополнительное вознаграждение, въ размѣрѣ 60 р. за годовую часть, кромѣ преподавателей, имѣющихъ право преподавать собственно въ городскихъ училищахъ (ст. 33), которымъ вознаграждение назначается въ размѣрѣ 50 р. за годовую часть. То же вознаграждение (60 или 50 р.) предоставляется лицамъ, приглашеннымъ по найму (ст. 31).

44) Въ двухклассныхъ школахъ предметы преподаванія распределяются между начальникомъ и штатнымъ преподавателемъ. На одного изъ нихъ возлагается преподаваніе навигаціи и двухъ какихъ либо изъ остальныхъ специально морскихъ предметовъ, кромѣ мореходной астрономіи, а на другого — преподаваніе остальныхъ предметовъ, кромѣ Закона Божія и поданія медицинской помощи. Въ трехклассныхъ — предметы распределяются между начальникомъ и двумя штатными преподавателями. На одного изъ нихъ возлагается преподаваніе навигаціи и одного изъ специально морскихъ предметовъ, кромѣ мореходной астрономіи; на другого — преподаваніе мореходной астрономіи и остальныхъ специально морскихъ предметовъ, кромѣ навигаціи, а также англійскаго языка, и на третьяго — преподаваніе остальныхъ предметовъ, кромѣ Закона Божія, поданія первой медицинской помощи и паровой механики.

45) Въ приготовительной школѣ уроки распределяются между штатными преподавателями съ такимъ расчетомъ, чтобы на каждого изъ нихъ приходилось не болѣе 30 часовъ въ недѣлю.

46) Ученики, окончившіе полный курсъ училищъ дальняго и малаго плаваній, а также трехклассныхъ и двухклассныхъ школъ и желающіе получить судоводительскія званія, допускаются къ испытаніямъ въ испытательныхъ комиссіяхъ, учреждаемыхъ по распоряженію Министра Финансовъ, на основаніи правилъ о судоводителяхъ торговаго флота. Лица, не окончившія курса трехклассныхъ и двухклассныхъ школъ, но посѣщавшія эти школы, въ теченіе не менѣе одного учебнаго года, имѣютъ право ходатайствовать о допущеніи ихъ также къ означеннымъ испытаніямъ.

47) Въ мореходныхъ учебныхъ заведеніяхъ, содержимыхъ на общественныя или частныя средства безъ пособія отъ казны, оклады служащихъ могутъ быть повышаемы, съ разрѣшенія Министра Финансовъ, противъ размѣровъ, установленныхъ въ штатномъ росписаніи должностей и расходовъ означенныхъ учебныхъ заведеній. Назначенные на семъ основаніи дополнительные оклады не принимаются въ расчетъ при опредѣленіи пенсій.

48) Въ отношеніи отбыванія воинской повинности, лица окончившія курсъ: а. училищъ дальняго плаванія — пользуются правами окончившихъ курсъ учебныхъ заведеній перваго разряда (ст. 61, прил., I разр. Б., уст. воин. пов., изд. 1897 г.); б. училищъ малаго пла-



ванія — окончившихъ курсъ учебныхъ заведеній второго разряда, и в. приготовительныхъ школъ — окончившихъ курсъ учебныхъ заведеній третьяго разряда. Лица, не окончившія полного курса училищъ дальняго плаванія, но прошедшія курсъ первыхъ двухъ классовъ этихъ учебныхъ заведеній, пользуются правами окончившихъ курсъ учебныхъ заведеній втораго разряда, а не окончившія полного курса училищъ малаго плаванія или двухъ первыхъ классовъ училищъ дальняго плаванія — правами окончившихъ курсъ въ учебныхъ заведеніяхъ третьяго разряда, если они не имѣютъ свидѣтельства объ окончаніи курса въ учебныхъ заведеніяхъ втораго разряда.

49) Отбываніе воинской повинности отсрочивается ученикамъ всѣхъ мореходныхъ учебныхъ заведеній, кромѣ приготовительныхъ школъ, до достиженія 24 лѣтъ отъ роду. Тѣмъ изъ окончившихъ курсъ этихъ заведеній, которые пожелаютъ пріобрѣсти судоводительскія званія могутъ быть предоставляемы, по соглашенію Министра Финансовъ съ Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ, необходимыя для выполненія плавательнаго ценза отсрочки.

50) Лица, окончившія курсъ мореходныхъ учебныхъ заведеній, при призывѣ ихъ для отбыванія воинской повинности, подлежатъ зачисленію на суда военнаго флота.

51) Отличнѣйшіе по поведенію и успѣхамъ ученики, окончившіе курсъ въ мореходныхъ училищахъ дальняго и малаго плаванія, могутъ быть награждаемы золотыми и серебрянными медалями.

За Предсѣдателя Государственнаго Совѣта (подписалъ)

Графъ Сольскій.

На подлинномъ Собственною ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО  
ВЕЛИЧЕСТВА рукою написано: „Быть по сему“.

Государственный Секретарь

(подписать) В К о в о в ц о в ъ.

Въ Царскомъ Селѣ, 6 Мая 1802 г.

## Штатное росписаніе

должностей и расходовъ по содержанію морскихъ  
заведеній.

	Число чиновъ	Содержаніе въ годъ				Классы и раз- ряды		
		О д н о м у			В С Е Г О	По должности	По шитью на му- дирь	По пенсін
		Жалованья	Столовыхъ	Квартирныхъ				
		Р у б л и						
I. Личный составъ								
Предсѣдатель . . . . .	1					VI	VI	} По учебной службѣ
Члены попечительнаго ко- митета почетные попечители (въ приготовительныхъ шко- лахъ — почетные блюстители)	—	безъ содержанія				—	VI	
Н а ч а л ь н и к и :								
а. училищъ дальняго пла- ванія . . . . .	1	750	750	нат.	1500	VI	VI	} По учебной службѣ
б. училищъ малаго плаванія	1	500	500	нат.	1000	VII	VII	
в. трехклассныхъ школъ . .	1	650	650	нат.	1300	VIII	VIII	
г. двухклассныхъ „ . .	1	500	500	нат.	1000	VIII	VIII	
Имъ же добавочныхъ каж- дому за завѣдываніе пригото- вительною школою . . . . .	—	—	—	—	180	VIII	VIII	

	Число чиновъ	Содержаніе въ годъ					Классы и разряды	
		О д н о м у			В С Е Г О	По должности	По шитью на мушкетирѣ	По пенсін
		Жалованья	Столовыхъ	Квартирныхъ				
Штатные преподаватели:								
1) въ училищахъ дальняго и малаго плаваній:								
а. окончившіе курсъ въ высшихъ учебныхъ заведеніяхъ .	—	—	—	—	—	VIII	VIII	По учебной службѣ
б. окончившіе курсъ въ среднихъ учебныхъ заведеніяхъ .	—	—	—	—	—	IX	IX	
в. имѣющіе право преподаванія въ городскихъ училищахъ	—	—	—	—	—	X	X	
2) въ приготовительной школѣ, присоединенной къ училищу дальняго и малаго плаваній. . . . .	{ 2	300	300	нат.	1200	IX	IX	
	{ 1	300	300	нат.	600	X	X	
3) въ трехклассной школѣ .	{ 1	300	300	нат.	600	IX	IX	
	{ 1	300	300	—	600	X	X	
4) въ трехклассной школѣ съ присоединенной къ ней приготовительной. . . . .	{ 3	300	300	нат.	1800	IX	IX	
	{ 2	300	300	—	1200	X	X	
5) въ двухклассной школѣ .	1	300	300	нат.	600	XI	XI	
6) въ двухклассной школѣ съ присоединенной къ ней приготовительною . . . . .	{ 2	300	300	нат.	1200	IX	IX	
	{ 1	300	300	нат.	600	X	X	
	{ 1	300	300	—	600	X	X	
7) въ самостоятельной приготовительной школѣ:								
а. начальникъ школы или преподаватель, исполняющій обязанности начальника школы	1	400	400	нат.	800	VIII	VIII	
	{ 1	300	300	нат.	600	IX	IX	
б. остальные преподаватели	{ 1	300	300	нат.	600	X	X	



	Число чиновъ	Содержаніе въ годъ				Классы и разряды		
		О д н о м у			В С Е Г О	По должности	По шитью на хундиръ	По пенсіи
		Жалованья	Столовыхъ	Квартирныхъ				
		Р у б л и						
Законоучители:								
а. въ трехклассной школѣ .	—	—	—	—	150			
б. „ двухклассной „ .	—	—	—	—	100			
в. „ приготовительной „ .	—	—	—	—	150			
Преподаватели поданія первой помощи въ несчастныхъ случаяхъ:								
а. въ трехклассной школѣ .	1	—	—	—	180			
б. „ двухклассной „ .	1	—	—	—	120			
Преподаватель паровой механики (въ трехклассной школѣ) . . . . .								
	1	—	—	—	480			
На вознагражденіе преподавателей по числу годовыхъ часовъ классныхъ занятій:								
а. въ училищѣ дальняго плаванія . . . . .								
	—	—	—	—	6360			
б. въ училищѣ малаго плаванія . . . . .								
	—	—	—	—	4380			
На практическія занятія:								
а. въ трехклассной школѣ	—	—	—	—	240			
б. „ двухклассной „	—	—	—	—	120			
г. „ приготовительной „	—	—	—	—	120			

	Число чиповъ	Содержаніе въ годъ				Классы и разряды		
		О д н о м у			В С Е Г О	По должности	По шитью на мушкетирѣ	По пенсін
		Жалованья	Столовыхъ	Квартирныхъ				
<b>II. Хозяйственные расходы</b>								
На учебныя пособія и библіотеку:								
1) въ училищахъ дальняго плаванія . . . . .	—	—	—	—	800			
2) въ тѣхъ же училищахъ, соединенныхъ съ приготовительными школами . . . . .	—	—	—	—	1000			
3) въ училищахъ малаго плаванія . . . . .	—	—	—	—	600			
4) въ тѣхъ же училищахъ, соединенныхъ съ приготовительными школами . . . . .	—	—	—	—	800			
5) въ трехклассной школѣ . . . . .	—	—	—	—	400			
6) въ той же школѣ, соединенной съ приготовительною школою . . . . .	—	—	—	—	700			
7) въ двухклассной школѣ . . . . .	—	—	—	—	200			
8) въ той же школѣ, соединенной съ приготовительною . . . . .	—	—	—	—	500			
9) въ приготовительн. школѣ . . . . .	—	—	—	—	400			
На канцелярскіе расходы:								
1) въ училищахъ дальняго и малаго плаваній и трехклассной школѣ, соединенной съ приготовительною . . . . .	—	—	—	—	300			
2) въ училищахъ дальняго и малаго плаванія, соединенныхъ съ приготовительными школами . . . . .	—	—	—	—	400			

	Число чиновъ	Содержаніе въ годъ				Классы и разряды		
		О д н о м у			В О Е Г О	По должности	По шитью на мундиръ	По пенсіи
		Жалованія	Столовыхъ	Квартирныхъ				
3) въ трехклассной школѣ, а также въ приготовительной	—	—	—	—	200			
4) въ двухклассной школѣ .	—	—	—	—	150			
5) въ той же школѣ, соединенной съ приготовительной .	—	—	—	—	250			
На наемъ прислуги:								
1) въ училищахъ дальняго и малаго плаваній . . . . .	—	—	—	—	480			
2) въ тѣхъ же училищахъ, соединенныхъ съ приготовительными школами . . . . .	—	—	—	—	600			
3) въ трехклассной и двухклассной школахъ, а также въ приготовительной . . . . .	—	—	—	—	180			
4) въ трехклассныхъ и двухклассныхъ школахъ, соединенныхъ съ приготовительными .	—	—	—	—	300			

## Примѣчаніе.

1) Пенсіи назначаются: начальникамъ: училища дальняго плаванія — изъ оклада въ 1000 руб., училища малаго плаванія и трехклассной школы — изъ окладовъ въ 720 руб. и двухклассной школы, а также начальнику приготовительной школы, или преподавателю, исполнявшему обязанности ея начальника — изъ окладовъ въ 600 руб. Штатнымъ преподавателямъ училищъ дальняго и малаго плаваній пенсіи производятся: а. окончившимъ курсъ въ высшихъ учебныхъ заведеніяхъ — изъ оклада въ 700 руб., б. окончившимъ курсъ въ среднихъ учебныхъ заведеніяхъ — изъ оклада въ 600 руб. и в. имѣющимъ право преподаванія въ городскихъ училищахъ — а также всѣмъ штатнымъ преподавателямъ мореходныхъ и приготовительныхъ школъ — изъ оклада въ 480 руб. Законоучители относительно пенсій пользуются правами, предоставленными законоучителямъ



коммерческихъ учебныхъ заведеній. Начальникамъ и штатнымъ преподавателямъ изъ чиновъ флота присвоивается пенсія по морской или учебной службѣ въ зависимости отъ того, которая выше.

2) Въ мореходныхъ училищахъ дальняго и малаго плаваній содержимыхъ на счетъ казны, частью или полностью, число штатныхъ преподавателей должно быть не болѣе пяти въ первыхъ и не болѣе четырехъ во вторыхъ.

3) Остатки отъ суммъ, назначенныхъ на вознагражденіе преподавателей въ училищахъ дальняго и малаго плаваній, не могутъ быть обращаемы на пополненіе недостатка по другимъ статьямъ сего росписанія.

4) Расходы по найму и ремонту помѣщеній для мореходныхъ учебныхъ заведеній, при отсутствіи на эту надобность мѣстныхъ средствъ, могутъ быть принимаемы, полностью или частью, на портовые сборы, съ тѣмъ, однако, чтобы суммы, ассигнуемыя для сего на каждое учебное заведеніе, не превышали: для училищъ дальняго и малаго плаваній — 1500 руб. и 1200 руб.; для тѣхъ же училищъ, соединенныхъ съ приготовительными школами — 2100 руб. и 1800 руб.; для мореходныхъ школъ — трехклассной — 900 руб. и двухклассной — 600 руб.; для тѣхъ же школъ, соединенныхъ съ приготовительными 1500 руб. и 1200 руб. и, наконецъ, для одной приготовительной школы — 600 руб. въ годъ.

За Предсѣдателя Государственнаго Совѣта (подписалъ)

Графъ Сольскій.

## Инструкція для смотрителя бассейна въ зимней гавани.

### § 1.

Смотритель бассейна обязанъ :

а. смотрѣть за порядкомъ въ зимней гавани и въ принадлежащемъ къ ней участкѣ Биржевого Комитета, для каковой цѣли онъ въ случаѣ нужды имѣетъ прибѣгать къ содѣйствію соотвѣтствующаго учрежденія ;

б. нести службу при мостѣ и заботиться о томъ, чтобы мостъ во всякое время находился въ порядкѣ ;

в. заботиться о содержаніи въ порядкѣ зимней гавани вмѣстѣ съ хозяйственными строеніями, принадлежащими Биржевому Комитету зданіями со всѣми принадлежностями (пожарными трубами и пр.) и вести инвентарную книгу всѣмъ предметамъ, которая имѣетъ быть представляема въ январѣ каждого года портовому инженеру для обревизованія.

Примѣчаніе. Стоящіе въ водѣ столбы должно держать зимой свободными отъ льда.

г. также вести шнуровую книгу для ежедневнаго занесенія пользующихся зимней гаванью судовъ и плотовъ, съ указаніемъ дня прибытія и ухода судовъ и уплоченныхъ пошлинъ ;

д. охранять границы зимней гавани и отдѣльныхъ арендныхъ участковъ и о каждомъ нарушеніи ихъ, также какъ о пользованіи свободными мѣстами безъ разрѣшенія делегаціи, тотчасъ сообщать послѣдней ;

е. смотрѣть за лазаретомъ Биржевого Комитета въ Больдераа и содержать помѣщеніе въ чистотѣ и порядкѣ ;

ж. ежедневно въ опредѣленные часы опредѣлять по градштоку уровень воды и сообщать о томъ по телеграфу ;

з. имѣть надзоръ не только за угольными складами, лѣснымъ и желѣзнымъ складомъ Биржевого Комитета, также какъ за землечерпательницами и шаландами, но и за всѣми принадлежащими Комитету пароходами и судами, покуда они находятся въ зимней гавани ;

п. отоплять и убирать комнаты инженеровъ въ хозяйственномъ строеніи за соотвѣтствующее вознагражденіе на дрова;

і. смотритель бассейна имѣетъ оказывать багермейстеру въ зимней гавани всякую нужную помощь при наймѣ рабочихъ и надзорѣ за ними, при оборудованіи землечерпательницъ и шаландъ и т. д. и въ теченіи того времени, пока землечерпательницы находятся въ зимней гавани составлять дневные рапорты.

## § 2.

Всѣ доходы зимней гавани, какъ то: поземельныя деньги, сборы за пользованіе бассейномъ и за складку дровъ, также какъ и другіе доходы на основаніи существующей для того таксы или заключеннаго условія смотритель бассейна имѣетъ ежемѣсячно вносить въ кассу Биржевого Комитета и представлять при этомъ отчетъ делегаціи по завѣдыванію зимней гаванью, которой онъ долженъ кромѣ того немедленно докладывать о всѣхъ особыхъ происшествіяхъ.

## § 3.

Смотритель бассейна долженъ имѣть надзоръ за всѣми разрѣшенными въ районѣ зимней гавани и у фортъ-Кометской дамбы поправками и портовыми устройствами, подѣ главнымъ наблюденіемъ портового инженера.

## § 4.

Общія, существующія для Рижскаго порта правила и предписанія для шкиперовъ при разгрузкѣ и нагрузкѣ товаровъ имѣютъ силу и для зимней гавани. Относительно употребленія огня въ зимней гавани должны быть соблюдаемы закономъ установленныя правила.

## § 5.

Смотритель бассейна получаетъ предписанія лишь отъ Биржевого Комитета, делегаціи Комитета, завѣдывающей зимней гаванью и инженеровъ Комитета, и долженъ ихъ тотчасъ исполнять, даже и тогда, когда они касаются дѣлъ не предусмотрѣнныхъ въ настоящей инструкціи.

## § 6.

Охрана стоящихъ въ зимней гавани судовъ и плотовъ лежитъ на обязанности ихъ владѣльцевъ, и Биржевой Комитетъ не беретъ на себя въ этомъ отношеніи никакой отвѣтственности, что смотритель бассейна имѣетъ опредѣленно разъяснить каждый разъ владѣльцамъ при пріемѣ судовъ, лѣса и т. п. Если же смотритель бассейна по желанію владѣльца возьметъ на себя охрану, то это является лишь частнымъ соглашеніемъ смотрителя съ владѣльцемъ, за которое первый одинъ и отвѣчаетъ.



## § 7.

Какъ вознагражденіе за аккуратное исполненіе всѣхъ названныхъ обязанностей смотритель бассейна получаетъ 300 рублей ежегодно изъ кассы зимней гавани.

Смотритель бассейна получаетъ даровую квартиру, ледникъ, сарай и участокъ земли для посадки картофеля.

## § 8.

Договоръ съ смотрителемъ бассейна заключается на годъ, но считается продолжающимся до тѣхъ поръ, пока не послѣдуетъ отказа. Срокъ отказа опредѣленъ 3-хъ мѣсячный.

Рига, 28 февраля 1902 года.

РИЖСКІЙ  
**Торговый Архивъ.**

30-ый годъ изданія.

1903.

---


Выпускъ II.

---

Рига 1903.

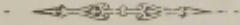
Типографія Р. Рузѣцъ, Домская площадь № 11/13.

# Рижскій Торговый Архивъ.



30-ый годъ изданія.

1903 г.



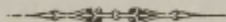


Дозволено цензурою. — Рига, 22-го Сентября 1903 г.

## Оглавление.

---

1) Обзоръ торговой дѣятельности Риги за 1902 годъ (изданіе торгово-статистическаго отдѣла Рижскаго Биржевого Комитета) .....	371
2) Отчетъ Рижскаго Биржевого Комитета о доходахъ и расходахъ за 1902 годъ	525
3) Дополнительная роспись расходовъ Рижскаго Биржевого Комитета за 1902 годъ	543
4) Роспись доходовъ и расходовъ Рижскаго Биржевого Комитета на 1903 годъ..	545
5) Отчетъ Рижскаго Биржевого Банка за 1902 годъ .....	553
6) Отчетъ Общества Центральной складки товаровъ въ г. Ригѣ за 1902 годъ...	562
7) Списокъ Рижскихъ морскихъ и рѣчныхъ судовъ за 1903 годъ .....	565
8) Распредѣленіе должностей по Рижскому Биржевому Обществу за 1903 годъ...	587



# Обзоръ торговой дѣятельности Риги въ 1902 г.\*)

(Изданіе торгово-статистическаго отдѣла Рижскаго Биржевого Комитета.)

Вслѣдствіе тяжелаго кризиса, постигшаго въ 1900 году всю экономическую жизнь и весьма сильно расширившагося въ 1901 г., уже съ самаго начала нельзя было возлагать большихъ надеждъ на истекшій 1902 годъ. И въ самомъ дѣлѣ теченіе года показало, что о болѣе существенномъ улучшеніи положенія дѣлъ не можетъ быть рѣчи, хотя нельзя не признать, что кризисъ, сохранившій въ нѣкоторыхъ отрасляхъ торговли свой изнурительный характеръ, въ общемъ не обострился, но тамъ и сямъ обнаружилъ даже нѣкоторый поворотъ къ лучшему.

Въ отчетномъ году совершилось столь желанное заключеніе мира въ Южной Африкѣ, который имѣлъ своимъ послѣдствіемъ извѣстное увеличеніе товарнаго движенія въ южно-африканскія страны и усиленіе добыванія золота въ Трансваалѣ, но не оправдалъ возложенныя на него повсюду, въ особенности же въ Англіи, чрезмѣрныя надежды. Упускали изъ вида, что послѣ столь тяжкихъ опустошеній южно-африканской войны возможно лишь весьма постепенное оживленіе промышленной дѣятельности, торговли и сообщенія, и что по сему нельзя немедленно рассчитывать на значительное увеличеніе товарнаго оборота, замѣтно вліяющаго на всемирный рынокъ. Тоже самое относится также къ положенію дѣлъ въ Китаѣ послѣ прекращенія китайскихъ неурядицъ.

Въ русской экономической жизни, сильно пострадавшей уже съ 1898 г. подъ совпаденіемъ плохихъ урожаевъ съ угнетеннымъ положеніемъ международнаго и внутренняго денежнаго рынка и съ затрудненіями въ области промышленности и торговли, общій упадокъ въ первую половину отчетнаго года еще усилился, между тѣмъ какъ во второй половинѣ падающее движеніе въ общемъ повсюду не только остановилось, но даже обнаружило въ нѣкоторыхъ отрасляхъ явные

\*) Помѣщенные въ этомъ обзорѣ данныя за 1902 годъ основаны на имѣющихся по настоящее время въ распоряженіи отдѣла предварительныхъ свѣдѣніяхъ, за все-же предшествующіе годы приведены окончательно установленныя цифры.



признаки оборота къ лучшему. Въ этомъ отношеніи на первомъ ряду слѣдуетъ отмѣтить удовлетворительный урожай 1902 года, который не превосходится ни однимъ урожаемъ послѣдняго десятилѣтія. Даже весьма обильные урожаи 1893 и 1894 г. г. довольно существенно отстаютъ отъ отчетнаго года, при чемъ еще въ послѣднемъ году цѣны стояли выше тогдашнихъ.

Наконецъ и въ положеніи денежнаго рынка какъ Россіи, такъ и Западной Европы въ 1902 г., въ особенности же во второй его половинѣ, наступило замѣтное улучшеніе, выражавшееся между прочимъ также въ понизительномъ движеніи учетныхъ ставокъ. Такъ учетъ Русскаго Государственнаго Банка по трехмѣсячнымъ векселямъ составлялъ почти весь годъ  $4\frac{1}{2}$ , противъ 5% въ 1901 г. и  $5\frac{1}{2}$ % въ 1900 г., между тѣмъ какъ средній за годъ учетъ германскаго Императорскаго Банка составлялъ: въ 1902 г. — 3,36%, въ 1901 г. — 4,10% и въ 1900 г. — 5,35%. Въ связи съ болѣею наличностью свободныхъ денегъ на русскомъ рынкѣ состоитъ также обнаружившійся въ прошломъ году усиленный спросъ на процентныя бумаги, цѣны которыхъ по сему немного улучшились. Повышеніе курса распространилось не только на государственныя, но и на нѣкоторыя частныя процентныя бумаги, въ особенности на закладные листы поземельныхъ банковъ. Нѣкоторое улучшеніе проявилось и въ области дивидендныхъ бумагъ.

Относительно количества золота въ странѣ и запасовъ его въ Государственномъ Банкѣ и Государственномъ Казначействѣ Министръ Финансовъ въ всеподданнѣйшемъ докладѣ о государственной росписи на 1903 г. указываетъ на то, что въ отчетномъ году запасы эти, въ сравненіи съ 1901 г., увеличились на болѣе чѣмъ 100 милліоновъ рублей. Что же касается заключеннаго въ 1902 г. 4% берлинскаго займа на нарицательный капиталъ въ 181,959,000 рублей, то онъ, какъ изложено въ томъ-же отчетѣ, вовсе не оказалъ вліянія на наличность Государственнаго Казначейства, такъ какъ заемъ этотъ, выпущенный для реализаціи причитающагося Россіи отъ Китая вознагражденія, предназначенъ для возмѣщенія частнымъ лицамъ и учрежденіямъ убытковъ, понесенныхъ вслѣдствіе смутъ въ Китаѣ, и для выдачи ссудъ частнымъ желѣзнодорожнымъ обществамъ. Наконецъ Министромъ Финансовъ констатируется, „что накопился достаточный опытъ для признанія нашего денежнаго обращенія виолнѣ устойчивымъ.“

Существенно благоприятнѣе чѣмъ въ 1901 г. представляются въ отчетномъ году обороты по внѣшней торговлѣ Имперіи. Цѣнность общаго оборота въ первые одиннадцать мѣсяцевъ, за которые имѣются данныя, составляетъ  $1\frac{1}{4}$  милліарда рублей, т. е. сумму, не достигнутую ни однимъ изъ предшествовающихъ лѣтъ. Въ сравненіи съ 1901 годомъ увеличеніе это составляетъ круглымъ числомъ 83 милліона рублей. Цѣнность отпущенныхъ товаровъ превышаетъ цѣнность привоза на

275 милл. рублей, т. е. на сумму, большую, нежели за какой-либо годъ предшествующаго десятилѣтія.

Конечно одинъ только числовой балансъ внѣшней торговли самъ по себѣ еще не можетъ дать правильную картину экономическаго положенія страны, но заслуживаетъ уже быть отмѣченнымъ, что въ послѣднее время наша внѣшняя торговля изъ года въ годъ стала болѣе активной. Столь благопріятный результатъ отчетнаго года объясняется взаимодействіемъ двухъ причинъ: постоянное увеличеніе цѣнности вывоза и замѣтное уже нѣсколько лѣтъ сокращеніе цѣнности ввоза. На сильное превышеніе въ прошедшемъ году вывоза надъ ввозомъ по значительной части воздѣйствовали не только хорошая жатва, но и другія болѣе прочныя обстоятельства, а именно: съ одной стороны увеличеніе отпуска нѣкоторыхъ цѣнныхъ сельско-хозяйственныхъ произведеній, кромѣ хлѣбовъ, а съ другой стороны сокращеніе ввоза машинъ и предметовъ оборудованія фабрикъ и заводовъ, а также удовлетвореніе внутреннимъ производствомъ спроса на многіе предметы потребленія, ввозившіеся ранѣе почти исключительно изъ-за границы.

Весьма неотрадную картину представляетъ собою обзоръ на положеніе русской промышленности въ истекшемъ году. Въ этой области въ общемъ не только не замѣтно никакого улучшенія, но положеніе даже еще ухудшилось. Лишь по немногимъ отраслямъ промышленности свѣдѣнія болѣе не столь неудовлетворительны, какъ за 1901 годъ, а нѣкоторыми предпріятіями по разнымъ отраслямъ достигнуты даже довольно выгодные результаты. При неясномъ и непрочно-мъ положеніи рынка, а равно при непреодолимомъ пессимизмѣ, господствующемъ въ широкихъ кругахъ промышленнаго міра, кажется, придется рассчитывать на большую продолжительность стѣсненнаго положенія промышленности. На новыя сооруженія и расширенія существующихъ капиталы затрачивались лишь въ весьма ограниченной мѣрѣ, тѣмъ болѣе что многія крупныя предпріятія за отсутствіемъ спроса не могли содержать свою дѣятельность въ полномъ объемѣ и даже не могли избѣжать пріостановки производства. Наибольшее число случаевъ несостоятельности и пріостановленія производства состоялось по металлургической промышленности, которая, не смотря на довольно обширные правительственные заказы, находилась въ крайне трудномъ положеніи вслѣдствіе перепроизводства ирежнихъ лѣтъ, понижавшаго цѣны до минимума. Вслѣдствіе сего среди промышленниковъ, въ видахъ поднятія крайне убыточнаго уровня цѣнъ, проявилось стремленіе къ объединенію и стремленія эти привели къ учрежденію союза заводовъ листоваго желѣза, къ которому присоединились почти всѣ болѣе крупныя заводы южной Россіи и Польши. По сему примѣру въ текущемъ году былъ образованъ союзъ русскихъ производителей тавровыхъ балокъ, который имѣетъ своею цѣлью регулиро-

ваніе производства и сбыта тавровыхъ балокъ. Въ связи съ общимъ кризисомъ и въ другихъ отрасляхъ промышленности возникли подобныя союзы, противодѣйствующіе паденію цѣнъ, изъ которыхъ однако нѣкоторые скоро опять разошлись.

На фрахтовомъ рынкѣ положеніе дѣлъ въ отчетномъ году также было сравнительно неудовлетворительно. Сильная конкуренція, установившаяся вслѣдствіе чувствительнаго недостатка грузовъ почти на всѣхъ рынкахъ міра, неоднократныя тарифныя борьбы и, прежде всего, существенный упадокъ фрахтовъ, все это сообща воздѣйствовало на мало благоприятныя результаты.

Въ истекшемъ году воспослѣдовалъ цѣлый рядъ правительственныхъ мѣропріятій по экономической области.

Высокознаменательнымъ сдѣлался истекшій годъ вслѣдствіе опубликованнаго 7 ноября 1902 г. Именного Высочайшаго Указа о сосредоточеніи всѣхъ дѣлъ касающихся торговаго мореплаванія и торговыхъ портовъ въ самостоятельномъ государственномъ учрежденіи. Съ этой цѣлью Совѣтъ по дѣламъ торговаго мореплаванія, Комитетъ по портовымъ дѣламъ и Отдѣлъ торговаго мореплаванія со всѣми подвѣдомственными имъ учрежденіями, также какъ управленіе строительныхъ и ремонтныхъ, для торговыхъ судовъ, заведеній выдѣлены изъ состава Митистерства Финансовъ и подчинены вѣдѣнію особаго Управленія. Главноуправляющему этого управленія присвоены права, принадлежавшія до сихъ поръ относительно торговаго мореплаванія и портовъ Министерству Финансовъ, а относительно технической стороны въ портахъ — Министерству Путей Сообщенія. Далѣйшимъ послѣдствіемъ этого указа явился, какъ надо полагать, переходъ управленія водными путями и торговыми портами изъ Министерства Путей Сообщенія въ вновь образованное государственное учрежденіе, чѣмъ будетъ создано для Рижскаго порта совершенно новое положеніе вещей. Значеніе новаго учрежденія увеличивается еще тѣмъ, что Главноуправляющимъ Торговаго Мореплаванія и портовъ назначенъ Его Императорское Высочество Великій Князь Александръ Михайловичъ.

Изъ наиболѣе важныхъ событій въ области торговаго мореплаванія, которому правительство въ послѣдніе годы оказывало особое содѣйствіе и попеченіе, заслуживаютъ особаго вниманія: послѣдовавшее 1 іюля 1902 г. введеніе въ 17 портовыхъ городахъ Высочайше утвержденного новаго положенія о мѣстномъ управленіи приморскими торговыми портами, а также обпародованіе закона о преобразованіи мореходныхъ учебныхъ заведеній и новыхъ правилъ о судоводителяхъ. Оба закона Высочайше утверждены 6 мая 1902 г.

Кромѣ того въ истекшемъ году оконченъ былъ проектъ закона о закладѣ морскихъ судовъ, выработанный Высочайше учрежденной



редакціонной комиссіей для выработки проекта закона о торговомъ мореплаваніи.

Состоящее въ тѣсной связи съ преобразованіемъ управленія торговыми портами преобразование взимаемыхъ въ Россійской Имперіи портовыхъ сборовъ влекло за собою весьма существенное повышеніе поуднаго обложенія многихъ весьма важныхъ для Рижской торговли товаровъ. Энергичныя старанія заинтересованныхъ купцовъ о пониженіи крайне обременительныхъ для торговли сборовъ не имѣли однако желательнаго успѣха; только для нѣкоторыхъ малоцѣнныхъ лѣсныхъ матеріаловъ и немногихъ менѣе важныхъ товаровъ ставки понижены были съ  $\frac{1}{2}$  коп. до  $\frac{1}{4}$  коп. съ пуда.

Изъ другихъ болѣе важныхъ законодательныхъ мѣръ слѣдуетъ упомянуть объ утвержденномъ 27 мая 1902 г. новомъ вексельномъ уставѣ. Этимъ уставомъ, вступившимъ въ дѣйствіе 1 января 1903 г., устраняются многіе недостатки прежняго вексельнаго права, которое значительно лучше приспособляется требованіямъ жизни. Преимущественно измѣнены форма и содержаніе векселя и исключены разныя лишнія фразы, вслѣдствіе чего содержаніе закона стало болѣе яснымъ. Кроме того отмѣнены льготные дни и прежній десятилѣтній срокъ давности замѣненъ пятилѣтнимъ, который по отношенію къ поручителямъ даже лишь годовой, считая со дня учиненія протеста въ неплатежъ по векселю.

Важное значеніе имѣетъ также Высочайше утвержденное 29 апрѣля мнѣніе Государственнаго Совѣта, коимъ сдѣланъ дальнѣйшій шагъ по упроченію дѣятельности частныхъ акціонерныхъ банковъ. По статьѣ I этихъ правилъ члены правленія акціонернаго коммерческаго банка, управляющій его дѣлами и служащіе въ немъ лица не могутъ пользоваться въ этомъ банкѣ кредитомъ къ какому бы то ни было видѣ; слѣдующими двумя статьями устанавливается правительственная ревизія акціонерныхъ коммерческихъ банковъ.

Изъ числа послѣдовавшихъ въ отчетномъ году преобразованій чисто коммерческаго характера слѣдуетъ упомянуть о мѣрахъ къ упорядоченію торговли пенькой, основанныхъ на тѣхъ-же принципахъ, какъ утвержденный 12 апрѣля 1899 г. законъ о мѣрахъ къ упорядоченію торговли льномъ.

Изъ многочисленныхъ проектовъ законовъ, выработка и разсмотрѣніе коихъ продолжаются уже нѣсколько лѣтъ, которые однако пока еще не закончены, заслуживаютъ вниманія: новое положеніе о несостоятельности, новый табачный уставъ, преобразование или упраздненіе коммерческихъ судовъ, нормировка примѣси въ хлѣбныхъ товарахъ, проектъ права объ обязательствахъ, къ которымъ присоединяется съ отчетнаго года еще проектъ положенія о нотаріальной части. Наконецъ весною отчетнаго года приступлено было къ предварительному разсмотрѣнію и пересоставленію выработаннаго уже въ 1898 г. проекта

правиль о привозѣ товаровъ въ особомъ при Государственномъ Совѣтѣ совѣщаніи.

Самымъ важнымъ и вліятельнымъ проектомъ отчетнаго года является предпринятое съ большою энергіею упорядоченіе сельскаго хозяйства. Въ виду ухудшающагося изъ года въ годъ положенія этой наиболѣе важной отрасли русскаго народнаго хозяйства Высочайшимъ повелѣніемъ учреждено особое совѣщаніе для нуждъ сельскаго хозяйства и хлѣбной торговли подъ предсѣдательствомъ Министра Финансовъ. Совѣщаніемъ этимъ составлена весьма обширная записка съ чрезвычайно обильнымъ статистическимъ, историческимъ и описывающимъ условія торговли въ другихъ государствахъ матеріаломъ. Устапавливая принципъ полной свободы хлѣбной торговли и невмѣшательства правительства, записка разсматриваетъ настоящее положеніе хлѣбной торговли и причины ея разоренія, а затѣмъ предлагаетъ разныя мѣры къ упорядоченію торговли земледѣльческими произведеніями. Въ ряду упоминаемыхъ въ запискѣ наиболѣе важныхъ задачъ правительства прежде всего приступлено къ пересмотру праваго положенія торговли, спеціально хлѣбной торговли. Между тѣмъ задача совѣщанія настолько сложна, подлежащіе обсужденію вопросы настолько многочисленны и разнообразны, что въ первомъ году своей дѣятельности совѣщаніе должно было ограничиваться подготовительными работами въ С.-Петербургѣ и въ особыхъ губернскихъ комитетахъ, а равно выясненіемъ нѣкоторыхъ болѣе важныхъ принципіальныхъ вопросовъ.

Предметъ особаго вниманія Министерства Финансовъ составляли въ отчетномъ году предстоящіе переговоры по возобновленію торговыхъ договоровъ. Въ виду приближающагося срока прекращенія дѣйствія торговыхъ договоровъ, заключенныхъ между Россійскою Имперіею и иностранными государствами, работы по составленію новаго таможеннаго тарифа по возможности ускорены были, такъ что новый тарифъ могъ быть опубликованъ уже въ январѣ текущаго года. Въ правительственномъ сообщеніи по поводу опубликовавшаго новаго таможеннаго тарифа разъяснено, что введенный въ дѣйствіе 11 лѣтъ тому назадъ общій тарифъ оказался болѣе не соотвѣтствующимъ современнымъ потребностямъ русской промышленности, что новый тарифъ является послѣдствіемъ тарифныхъ мѣропріятій другихъ странъ, а, гдѣ это признано нужнымъ, долженъ усилить покровительство національному труду Россіи. Въ новомъ тарифѣ, предусматривающемъ дифференцировку ставокъ въ зависимости отъ переходной границы, такъ какъ ставки съ болѣе важныхъ товаровъ, привозимыхъ черезъ западную сухопутную границу, повышены въ среднемъ на 20 %, чѣмъ при привозѣ ихъ морскимъ путемъ, ставки на столько увеличены, что для нѣкоторыхъ издѣлій промышленности возможность ввоза почти прекращена. Такъ какъ подобныя товары преимущественно привозятся изъ Германіи, то, въ случаѣ несостоянія торговаго договора, герман-

ская вывозная торговля и промышленность понесли бы сильный ущербъ, а возможность эта довольно близка въ виду чрезмѣрныхъ требованій германскихъ сельскихъ хозяевъ въ принятомъ германскимъ рейхстагомъ тарифѣ.

По области желѣзнодорожныхъ тарифовъ въ отчетномъ году не происходило никакихъ важныхъ нововведеній, касающихся собственно Рижской торговли. Указать стоитъ можетъ быть на установленіе исключительныхъ тарифовъ на перевозку льна, пеньки и пакли полными вагонами отъ станцій Рига I и II въ Видаву.

Желѣзнодорожная сѣтъ въ истекшемъ году развилась довольно существенно. Открыто было правильное движеніе по 647 верстамъ, временное движеніе по 600 верстамъ нормальныхъ желѣзныхъ дорогъ и по 241 верстѣ подвозныхъ путей, такъ что общее протяженіе русскихъ желѣзныхъ дорогъ въ концѣ года составляло свыше 55,700 верстъ.

Изъ вновь открытыхъ дорогъ имѣетъ особое значеніе для Риги участокъ Витебскъ-Жлобинъ Риги-Орловской дороги въ 265 верстъ.

Изъ строящихся казенныхъ желѣзныхъ дорогъ заслуживаютъ вниманія: Байкальская окружная линія, Оренбурго-Ташкентская, С.-Петербурго-Вятская и Бологое-Сѣдлецкая желѣзныя дороги.

Обсуждаемый уже нѣсколько лѣтъ вопросъ сооруженія Риги-Бауско-Ковенской и Вилейской желѣзной дороги все еще не рѣшенъ, такъ какъ переговоры товарищества съ капиталистами объ учрежденіи акціонернаго предпріятія въ настоящее время еще не доведены до конца.

Что касается до пропускоспособности нашей желѣзнодорожной сѣти, то таковая оставляетъ желать еще многого. Перерывы въ перевозкѣ хлѣбныхъ грузовъ по нашимъ желѣзнымъ дорогамъ, въ особенности въ осенніе мѣсяцы, стали явленіемъ вполнѣ обычнымъ. И въ истекшемъ году этотъ недостатокъ отражался крайне вредно на хлѣбной торговлѣ. Въ особенности на юго-восточныхъ и Рязанско-Уральской желѣзныхъ дорогахъ, т. е. наиболѣе важныхъ для Рижской дороги рельсовыхъ путяхъ, залежи хлѣбныхъ грузовъ достигли огромныхъ размѣровъ. Не смотря на принятія управленіями дорогъ мѣры къ ускоренію доставки хлѣбныхъ грузовъ эти неурядицы продолжались не только до закрытія навигаціи, но и дѣйствовали еще въ новомъ году. Въ виду сего является крайне необходимымъ песчись объ улучшеніи условій перевозки по желѣзнымъ дорогамъ пріобрѣтеніемъ новыхъ вагоновъ, проложеніемъ вторыхъ путей, улучшеніемъ распорядительности и контроля надъ употребленіемъ подвижнаго состава и т. д., такъ какъ именно въ этомъ заключается главное и непрѣмное условіе поднятія паходящейся въ бѣдственномъ положеніи хлѣбной торговли, способствовать которой правительство стремится всѣми силами.



Сооруженіе новой Рижской товарной станціи на выгонѣ приближается своему окончанію и закончено на столько, что, начиная съ 9 апрѣля текущаго года, пріемъ и выдача всѣхъ грузовъ будутъ производиться на новой товарной станціи Рига. Въ отчетномъ году закончены главнѣйшія земляныя работы, такъ что на текущій годъ остались лишь нѣкоторыя дополнительныя земляныя работы второстепеннаго характера. Выполнѣ закончена также контора для пріема и отправки грузовъ, кромѣ того въ сыромъ видѣ четыре ряда пакгаузовъ площадью въ 5,556 квадратныхъ сажень, расположенныхъ вдоль рельсовыхъ путей. Наконецъ устроены еще особый путь для грузовъ, перевозимыхъ въ навалку, подъемный кранъ и пакгаузъ для хлѣбныхъ грузовъ. Окончательное сооруженіе товарной станціи послѣдуетъ въ 1904 году.

Сооруженія въ новой Рижской желѣзнодорожной гавани находятся въ настоящее время въ слѣдующемъ положеніи: портовой бассейнгъ во всемъ своемъ объемѣ, а равно входъ въ бассейнъ въ болѣе широкомъ смыслѣ слова т. е. до соединенія съ фарватеромъ рѣки, углублены до 24 футовъ. Постройка береговыхъ стѣнъ, къ которой только что приступлено, будетъ закончена въ теченіе сего строительнаго періода на протяженіи 100 сажень. Кромѣ того на восточномъ берегу гавани устроены три пристани для использованія сего берега въ случаѣ необходимости; для этой цѣли вдоль сего берега проложены два рельсовые пути и замощена площадь. Хотя по сему гавань отчасти закончена и имѣется въ распоряженіи портовая территория въ 75,000 квадратныхъ сажень, но работы по застройкѣ этой территоріи и по прокладкѣ рельсовыхъ путей еще мало подвигались впередъ. Остается только надѣяться, чтобы весьма важный для нашей торговли вопросъ сооруженія при новой экспортной гавани амбаровъ въ текущемъ году приближался своему рѣшенію.\*)

Биржевая жизнь истекшаго года прошла въ общемъ довольно тихо и равномерно безъ замѣтныхъ перерывовъ. Отсутствующая предпріимчивость ясно выражалась въ наличности сравнительно дешевыхъ и легко подвижныхъ денегъ, продолжавшейся почти въ теченіе большей части года. Для владѣющей капиталами публики годъ оказался довольно выгоднымъ, такъ какъ цѣнности ихъ въ общемъ повышались. Это относится преимущественно къ государственнымъ, желѣзнодорожнымъ и ипотечнымъ бумагамъ. Но и курсъ банковыхъ и промышленныхъ бумагъ улучшился. Выпускная дѣятельность была крайне слаба, а также довольно незначительно число поступившихъ къ котировкѣ на биржахъ акцій.

На Рижской биржѣ въ отчетномъ году допущены были къ котировкѣ акціи Русско-Балтійскаго пароходнаго общества и акціи общества „Проводникъ“.

\*) См. Рижскій Торговый архивъ изд. 1903 г. ч. I стр. 91 и сл., а равно ст. 212 и сл.

Проведенная Министромъ Финансовъ реформа валюты вывела нашъ рубль изъ состоянія подверженной постояннымъ колебаніямъ единицы цѣнности и сдѣлала его прочнымъ масштабомъ цѣнности. Вслѣдствіе сего и курсъ рубля на здѣшней биржѣ, въ особенности съ 1896 года, подвергался лишь весьма несущественнымъ колебаніямъ. Въ отчетномъ году трехмѣсячный курсъ на Берлинъ въ теченіе всего года колебался между 46,02<sup>1</sup>/<sub>2</sub> и 45,75 рублей за 100 марокъ противъ 45,90 и 45,70 рублей въ 1901 г., между тѣмъ какъ онъ колебался напримѣръ въ 1891 г. между 52 и 40,37<sup>1</sup>/<sub>2</sub> рублей за 100 марокъ.

На Рижской биржѣ трехмѣсячный курсъ рубля на Берлинъ выражался въ слѣдующихъ среднихъ за мѣсяць цифрахъ :

	высшій	низшій	средній
	к у р с ь		
январь . . . . .	45,95	45,90	45,91 <sup>17</sup> / <sub>18</sub>
февраль . . . . .	46,02 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	45,92 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	45,95 <sup>5</sup> / <sub>16</sub>
мартъ . . . . .	45,97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	45,95	45,95 <sup>5</sup> / <sub>6</sub>
апрѣль . . . . .	45,97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	45,95	45,97 <sup>2</sup> / <sub>9</sub>
май . . . . .	45,95	45,90	45,93 <sup>1</sup> / <sub>18</sub>
іюнь . . . . .	45,95	45,90	45,91 <sup>9</sup> / <sub>16</sub>
іюль . . . . .	45,97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	45,95	45,95 <sup>5</sup> / <sub>6</sub>
августъ . . . . .	45,97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	45,90	45,93 <sup>1</sup> / <sub>3</sub>
сентябрь . . . . .	45,87 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	45,82 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	45,83 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
октябрь . . . . .	45,82 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	45,77 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	45,80
ноябрь . . . . .	45,77 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	45,77 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	45,77 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
декабрь . . . . .	45,82 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	45,75	45,77 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
средній курсъ за годъ . . . . .	46,02 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	45,75	45,89 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
въ 1901 году . . . . .	45,90	45,70	45,82 <sup>1</sup> / <sub>26</sub>
„ 1900 „ . . . . .	45,75	45,55	45,65 <sup>21</sup> / <sub>52</sub>
„ 1899 „ . . . . .	45,75	45,45	45,64 <sup>8</sup> / <sub>21</sub>
„ 1898 „ . . . . .	45,85	45,52 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	45,70 <sup>15</sup> / <sub>26</sub>
„ 1897 „ . . . . .	45,82 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	45,57 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	45,72 <sup>15</sup> / <sub>26</sub>
„ 1896 „ . . . . .	45,87 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	45,47 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	45,71 <sup>17</sup> / <sub>52</sub>
„ 1895 „ . . . . .	45,67 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	45,02 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	45,28 <sup>9</sup> / <sub>52</sub>
„ 1894 „ . . . . .	45,82 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	44,97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	45,42
„ 1893 „ . . . . .	48,12 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	45,40	46,50 <sup>1</sup> / <sub>42</sub>
„ 1892 „ . . . . .	50,05	45,87 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	48,48 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
„ 1891 „ . . . . .	52,00	40,37 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	44,72 <sup>1</sup> / <sub>6</sub>
„ 1890 „ . . . . .	45,05	37,47 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	41,97
„ 1889 „ . . . . .	47,95	44,65	46,24 <sup>15</sup> / <sub>17</sub>
„ 1888 „ . . . . .	61,40	45,12 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	52,70 <sup>17</sup> / <sub>21</sub>

Цифровыхъ результатовъ виѣшней торговли Риги за 1902 г. нельзя не признать весьма удовлетворительными. Цѣнность нашей виѣшней торговли, составляющая круглымъ числомъ

135 миллионъ рублей, превышаетъ всѣ предыдущіе годы за исключеніемъ 1899 года, въ которомъ достиглась цѣнность на 5 миллионъ выше. При этомъ однако надлежитъ имѣть въ виду, что за отчетный годъ пока имѣются лишь предварительныя данныя, между тѣмъ какъ данныя за всѣ предыдущіе годы установлены уже окончательно, послѣднія же, какъ показываетъ опытъ, значительно выше данныхъ предварительнаго подсчета. По сему можно предполагать, что за истекшій годъ цѣнность оборота не уступаетъ результатамъ 1899 г. Хотя такимъ образомъ по однимъ только цифровымъ даннымъ результаты отчетнаго года довольно выгодны, но это еще не даетъ права прійти къ особо благоприятному заключенію объ общемъ положеніи дѣлъ. Экономическія поднятіе и упадокъ не легко поддаются цифровому изображенію, тѣмъ менѣе еще въ столь сложной и многообразной дѣятельности, какъ торговля. Признаками вѣрнаго обсужденія торговой эволюціи не могутъ служить исключительно только статистическія данныя, а должны быть приняты во вниманіе самыя разнообразныя явленія въ отдѣльныхъ отрасляхъ экономической жизни. Если же смотрѣть на Рижскую торговую жизнь съ этой точки зрѣнія, то картина представляется отнюдь не отрадною. Что касается до промышленности Риги, то она въ 1902 г. въ общемъ еще находилась въ томъ-же угнетенномъ положеніи, въ которое оно попало во второй половинѣ 1900 года, которому предшествовалъ періодъ чрезмѣрнаго повышательнаго стремленія. Тѣмъ не менѣе такъ плохо, какъ въ зломъ 1901 году, дѣла не обстояли, ибо въ нѣкоторыхъ отрасляхъ уже наступило извѣстное улучшеніе, выражавшееся въ достигнутыхъ отдѣльными предпріятіями результатахъ. Но учредительская дѣятельность почти совершенно еще покоилась, что впрочемъ при настоящемъ положеніи этой экономической отрасли представляется явленіемъ весьма желательнымъ.

Относительно существенно увеличивавшихся въ отчетномъ году оборотовъ въ нашей вывозной торговлѣ слѣдуетъ замѣтить, что увеличеніе это по большей части надо приписать развитію нашей спедиціонной торговли драгоцѣнными сельскохозяйственными произведеніями (масломъ, яйцами, птицами), а равно кожами и шкурами, по отнюдь не нашей торговлѣ на собственный счетъ. Но и по нѣкоторымъ отраслямъ послѣдней свѣдѣнія не такъ уже неблагоприятны какъ въ 1901 г. Безъ сомнѣнія и по этой отрасли замѣтны уже признаки фактическаго оживленія или по крайней мѣрѣ остановки понижающаго движенія; но вѣроятно пройдетъ еще рядъ лѣтъ до совершеннаго преодоленія тяжелыхъ потрясеній 1900 и 1901 гг. и до наступленія опять нормальнаго развитія торговли.

Большинство важнѣйшихъ предметовъ нашего отпуса вывозилось въ отчетномъ году въ болѣе значительномъ размѣрѣ, чѣмъ въ 1901 г. Увеличеніе вывоза относится преимущественно къ слѣдующимъ пред-



метамъ: овесъ (560,000 пуд.), ячмень (253,000 пуд.), ленъ (1,110,000 пуд.), пеньковая пакля (140,000 пуд.), выбойное сѣмя (762,000 пуд.), посѣвное сѣмя (66,000 пуд.), коровье масло (208,000 пуд.), яйца (719,000 пуд.), дичь и птица (99,000 пуд.), кожа и шкуры (194,000 пуд.) и минеральное масло (32,000 пуд.). Къ числу товаровъ съ уменьшившимся экспортомъ принадлежатъ: рожь (2,461,000 пуд.), пшеница (1,573,000 пуд.), льняная пакля (202,000 пуд.), жмыхи (80,000 пуд.), горохъ (85,000 пуд.), а равно сыръ и конопляное сѣмя.

Многіе важныя предметы нашего импорта ввозились въ прошломъ году въ большихъ количествахъ чѣмъ въ 1901 году, а именно: каменный уголь (1,445,000 пуд.), машины всякаго рода и машинныя части (96,000 пуд.), хлопокъ-сырецъ (136,000 пуд.), рисъ (21,000 пуд.), кофе (выше 7,500 пуд.), вино (2,123 ведра), удобрительныя вещества (859,000 пуд.), сельди (695 бочекъ или 6,255 пуд.), пробковое дерево (80,000 пуд.), соль (выше 5,500 пуд.), селитра (25,000 пуд.), копра (120,000 пуд.), гумми-сырецъ (12,000 пуд.), чай (182,000 пуд.) и сви-нецъ (37,000 пуд.).

Въ меньшихъ же количествахъ привозились слѣдующіе товары: коксъ (263,000 пуд.), желѣзо (138,000 пуд.), сталь (70,000 пуд.), чугуны (28,000 пуд.), желѣзнодорожныя рельсы (21,000 пуд.), красильное дерево (267,000 пуд.), смола (39,000 пуд.), сода (7,500 пуд.), поташъ (около 3,000 пуд.), шампанское (67,000 бутылокъ), сырые фосфаты (419,000 пуд.), сѣбра (33,000 пуд.), мѣль (1,436,000 пуд.), глина (146,000 пуд.), сѣрный колчеданъ (173,000 пуд.), шпатель (174,000 пуд.) и воскъ (4,000 пуд.).

Цѣнность Рижской виѣшней торговли составляла начиная съ 1866 года:

Средняя цифра за годъ	Товары, ввезенные морск. путемъ руб.	Товары, вывезенные морск. путемъ руб.
1866—1870 :	14,419,305	31,024,129
1871—1875 :	22,537,505	37,540,182
1876—1880 :	32,609,535	55,072,441
1881—1885 :	27,442,544	56,692,925
1886—1890 :	21,139,757	53,213,961
1891 :	18,830,838	54,453,245
1892 :	20,698,639	41,543,484
1893 :	26,384,643	46,990,857
1894 :	33,066,954	47,786,089
1895 :	30,747,310	65,393,577
1891—1895 :	25,945,677	51,233,451
1896 :	42,081,397	64,889,137
1897 :	43,578,327	66,599,811
1898 :	58,481,526	70,299,434

Средняя цифра за годъ	Товары, ввезенные морск. путемъ руб.	Товары, вывезенные морск. путемъ руб.
1899 :	63,355,661	77,375,554
1900 :	58,599,935	72,974,148
1896—1900 :	53,219,369	70,427,617
1901 :	55,300,368	77,265,779
1902 :	47,745,561	87,808,665

Цѣнность ввоза послѣдняго года слѣдовательно существенно ниже цѣнности ввоза въ годахъ съ 1898 г. по 1901 г., между тѣмъ какъ она довольно значительно превышаетъ цѣнность всѣхъ остальныхъ предшествующихъ годовъ. При этомъ однако надо указать на то, что за отчетный годъ приняты лишь предварительныя данныя, между тѣмъ какъ данныя за всѣ предшествующіе годы уже окончательно проверены, которыя, какъ извѣстно изъ практики, значительно выше. По сему, по окончательномъ опредѣленіи цѣнности разница между отчетнымъ годомъ и періодомъ отъ 1898 г. по 1901 г. существенно уменьшился. Собственно въ сравненіи съ 1901 г. ввозъ отчетнаго года представляетъ меньшую цѣнность на  $7\frac{1}{2}$  милліоновъ рублей.

Цѣнность вывезенныхъ въ 1902 г. товаровъ не превышаетъ ни однимъ изъ предшествующихъ годовъ. Въ сравненіи съ наиблагоприятнѣйшимъ по вывѣзъ годомъ 1901 цѣнность вывоза въ отчетномъ году выше на болѣе чѣмъ  $10\frac{1}{2}$  милліоновъ рублей.

Суммы, въ которыхъ выразился общій оборотъ вѣнѣйшей торговли Риги, усматриваются изъ слѣдующей таблицы:

1866—1870 :	45,443,434	руб. средн. числомъ
1871—1875 :	60,077,687	" " "
1876—1880 :	87,681,976	" " "
1881—1885 :	84,135,469	" " "
1886—1890 :	74,353,718	" " "
1891 :	73,284,083	"
1892 :	62,242,123	"
1893 :	73,375,500	"
1894 :	80,853,043	"
1895 :	96,140,888	"
1891—1895 :	77,179,127	" средн. числомъ
1896 :	106,970,534	"
1897 :	110,178,138	"
1898 :	128,780,960	"
1899 :	140,731,215	"
1900 :	131,574,083	"
1896—1900	123,646,986	" средн. числомъ
1901 :	132,566,147	"
1902 :	135,554,226	"

Такимъ образомъ отчетный годъ, по скольку онъ характеризуется имѣющимися въ нашемъ распоряженіи цифрами, относительно общей цѣнности нашей виѣшней торговли, превышаетъ всѣ приведенные въ предстоящей таблицѣ годы и пятилѣтія, за исключеніемъ лишь 1899 г. показывающаго высшую цѣнность круглымъ числомъ на 5 милліоновъ рублей.

Такъ какъ мы не располагаемъ пока данными относительно направленія нашей виѣшней торговли въ 1902 году, то въ нижеприведенныхъ цифровыхъ сопоставленіяхъ касательно главнѣйшихъ странъ назначенія нашего вывоза, то мы принуждены ограничиться сравнительными данными лишь до 1901 года. Важнѣйшимъ странамъ, снабжающимъ Ригу привозными товарами, мы удѣлимъ мѣсто во второй части настоящаго отчета, посвященной ввозной торговлѣ.

Цѣнность нашего экспорта въ важнѣйшія для виѣшней торговли Риги страны составляла въ рубляхъ:

Средняя цифра за года:	Въ Великобританію	Въ Германію	Въ Бельгію*)	Во Францію	Въ Голландію*)
1866—1870 :	15,510,967	1,868,269	4,685,942	4,418,575	2,059,779
1871—1875 :	17,263,707	4,042,864	4,603,409	4,376,075	3,278,327
1876—1880 :	24,077,698	7,995,373	6,252,271	6,310,085	5,698,331
1881—1885 :	26,478,404	7,358,323	6,583,859	6,859,417	4,661,726
1886—1890 :	24,785,010	6,267,196	6,574,994	5,702,821	4,039,295
1891 :	22,468,929	10,540,416	5,081,987	4,784,419	4,839,176
1892 :	20,784,932	5,676,833	5,739,816	4,056,271	3,159,035
1893 :	20,827,680	4,788,090	9,058,110	7,608,981	2,335,812
1894 :	22,929,896	7,054,520	7,633,637	4,665,371	3,262,745
1895 :	28,757,908	10,928,380	10,833,819	7,850,235	3,140,817
1891—1895 :	23,153,869	7,797,648	7,669,474	5,793,076	3,347,517
1896 :	25,517,896	11,656,458	10,499,144	7,920,931	5,156,664
1897 :	27,271,340	11,204,438	10,413,534	7,011,964	6,637,478
1898 :	26,992,454	11,942,327	10,631,864	7,460,547	7,486,459
1899 :	33,077,094	11,497,580	11,660,072	11,752,989	5,218,454
1900 :	28,635,589	14,714,828	9,608,418	8,758,180	6,233,338
1896—1900 :	28,298,875	12,203,126	10,562,606	8,580,922	6,146,479
1901 :	36,160,678	13,989,439	9,093,613	7,205,117	5,277,111

Доля участія въ потребленіи товаровъ нашего экспорта распределяется по главнѣйшимъ странамъ назначенія въ отдѣльные пятилѣтія и годы слѣдующимъ образомъ :

\*) Въ виду того, что часть грузовъ, отправляемыхъ въ Голландію и Бельгію идетъ, какъ показываетъ опытъ, въ Германію, цифры импорта въ обѣ названныя страны, по вычетѣ изъ нихъ транзитныхъ товаровъ, предназначенныхъ для потребленія въ Германію, должны сильно сократиться, между тѣмъ какъ ввозъ Германію пріобрѣтаетъ, благодаря сказанной прибавкѣ, значительный плюсъ.



Среднимъ числомъ за года :	Великобр.	Германія	Бельгія*)	Франція	Голландія*)
	%	%	%	%	%
1866—1870 :	49,9	6,0	15,2	14,3	6,7
1871—1875 :	46,0	10,8	12,3	11,7	8,7
1876—1880 :	43,7	14,5	11,3	11,5	10,4
1881—1885 :	46,7	13,0	11,6	12,1	8,2
1886—1890 :	46,6	11,8	12,3	10,7	7,6
1891 :	41,3	19,3	9,3	8,8	8,9
1892 :	50,0	13,7	13,8	9,8	7,6
1893 :	44,3	10,2	19,3	16,2	5,0
1894 :	48,0	14,8	16,0	9,8	6,8
1895 :	44,0	16,7	16,6	12,0	4,8
1891—1895 :	45,2	15,2	15,0	11,4	6,5
1896 :	39,3	18,0	16,2	12,2	7,9
1897 :	41,0	16,8	15,6	10,5	10,0
1898 :	38,4	17,0	15,1	10,6	10,6
1899 :	42,7	14,9	15,1	15,2	6,7
1900 :	39,2	20,2	13,2	12,0	8,5
1896—1900 :	40,2	17,3	15,0	12,2	8,7
1901 :	46,8	18,1	11,8	9,3	6,8

Какъ явствуетъ изъ предпосланныхъ таблицъ, нашъ экспортъ въ Великобританію въ 1901 г. повысился въ сравненіи съ предшествовавшимъ годомъ, между тѣмъ какъ экспортъ въ Германію, Бельгію, Францію и Голландію понизился. Великобританія настолько укрѣпила въ 1901 г. свое значеніе какъ главнѣйшая страна нашего сбыта, что она достигла опять того положенія, которое она занимала въ пятилѣтіи 1866—1870 г. Въ 1901 г. она участвовала въ нашемъ общемъ вывозѣ съ 48,8%, противъ 39,2% въ 1900 г., т. е. въ первомъ году на 7,6% болѣе. На Германію, занимающую второе мѣсто какъ потребительница нашихъ вывозныхъ товаровъ, въ 1901 г. приходятъ 2,1% менѣе чѣмъ въ предшествовавшемъ году, а именно 18,1% противъ 20,2%. Бельгія и Голландія, въ которыя отправляется значительное количество товаровъ, предназначенныхъ для Германіи, участвовали въ нашемъ экспортѣ въ 1901 г. съ 11,8 и 6,8% т. е. на 1,4 и 1,7% менѣе чѣмъ въ предшествовавшемъ году, между тѣмъ какъ доля Франціи въ 1901 г. составляетъ 9,3% противъ 12% въ 1900 г., т. е. на 2,7% менѣе. Во всѣ названныя пять странъ въ совокупности мы отправляли въ 1901 г. 92,8% нашихъ вывозныхъ товаровъ противъ 93,1% въ 1900 г., такъ что доля всѣхъ остальныхъ странъ составляетъ только 7,2 и 6,9%.

Въ ряду этихъ странъ только Данія, а равно Швеція и Норвегія еще принадлежитъ нѣкоторое значеніе. Цѣнность товаровъ, пред-

\*) См. стр. 13.

пазначенныхъ для Даніи, составляла въ 1901 г.  $3\frac{1}{4}$  милліона рублей противъ 2 милліоновъ рублей въ 1900 г. Въ Швецію и Норвегію мы доставили товаровъ въ 1901 г. на сумму  $2\frac{1}{4}$  милліоновъ рублей, противъ 3 милліоновъ рублей въ 1900 году. Португалія участвовала въ нашей внѣшней торговлѣ въ 1901 г. съ цѣпностью въ 7172 рублей, Африка въ 2501 рубль; Испанія, Италія и Америка вообще не фигурируютъ въ 1901 году въ качествѣ потребителей нашихъ вывозныхъ товаровъ, по крайней мѣрѣ нельзя опредѣлить сбыта нашихъ товаровъ въ эти страны; прямымъ путемъ во всякомъ случаѣ туда ничего не отправлено.

Общая цѣпность ввоза и вывоза, равно какъ сумма товарныхъ оборотовъ всей русской внѣшней торговли черезъ Европейскую границу (со включеніемъ черноморской границы, Кавказа и торговыхъ сношеній съ Финляндіею) по даннымъ Статистическаго Отдѣла нашего Департамента Таможенныхъ Сборовъ представляется за первые 11 мѣсяцевъ послѣднихъ 13 лѣтъ въ слѣдующемъ видѣ:

Съ 1 янн. по 1 дек.	Ввозъ Руб.	Вывозъ Руб.	Общая сумма оборотовъ Руб.
1890:	351,366,000	642,335,000	993,701,000
1891:	321,446,000	669,221,000	990,667,000
1892:	341,178,000	431,063,000	772,241,000
1893:	387,655,000	535,816,000	923,471,000
1894:	472,549,000	594,955,000	1,067,504,000
1895:	453,191,000	617,403,000	1,070,594,000
1896:	498,104,000	620,747,000	1,118,851,000
1897:	469,894,000	647,611,000	1,117,505,000
1898:	521,083,000	658,045,000	1,179,128,000
1899:	550,326,000	559,400,000	1,109,847,000
1900:	533,880,000	643,436,000	1,177,316,000
1901:	485,800,000	668,237,000	1,154,037,000
1902:	481,422,000	756,335,000	1,237,757,000

Слѣдовательно цѣпность ввоза въ сравненіи съ 1901 г. уменьшилась приблиз. на 4,4 милліона рублей или  $0,9\%$ , между тѣмъ какъ цѣпность вывоза поднялась на 88 милліоновъ рублей или  $13,2\%$ . Но цѣпности вывоза ни одинъ изъ предшествовавшихъ лѣтъ не далъ столь благопріятныхъ результатовъ; за то по цѣпности ввоза отчетный годъ уступаетъ многимъ предшествовавшимъ годамъ, иногда даже значительно.

Кромѣ того изъ вышеприведенной таблицы явствуетъ, что въ 11 мѣсяцевъ отчетнаго года цѣпность вывоза превышала цѣпность ввоза на 275 милліоновъ рублей т. е. болѣе чѣмъ въ любомъ году предшествоващаго десятилѣтія. Въ 1901 г. цѣпность вывоза превышала ввозъ лишь на 182 милліона рублей, такъ что торговый

балансъ отчетнаго года противъ 1901 г. поднялся на 50,7<sup>0</sup>%, слѣдовательно улучшился довольно существенно. Но если принять во вниманіе еще болѣе отдаленный періодъ времени, чѣмъ въ вышеприведенной таблицѣ, а именно пятилѣтіе 1887—1891 г., оказывается, что нашъ торговый балансъ въ то время былъ еще лучше, такъ какъ въ томъ пятилѣтіи вывозъ превышалъ ввозъ среднимъ числомъ болѣе чѣмъ на 300 милліоновъ рублей.

Общая сумма оборотовъ русской торговли въ отчетномъ году не достигнута ни однимъ изъ предшествующихъ лѣтъ, представляя собою цѣнность на 83 милліона рублей или 73% выше чѣмъ въ 1901 г. и на 58 милліоновъ рублей въ благопріятнѣйшемъ по нынѣ 1898 году.

По отдѣльнымъ главнѣйшимъ категоріямъ товаровъ цѣнность вывозной торговли распредѣляется за послѣдніе восемь лѣтъ (въ первыхъ 11 мѣсяцевъ) слѣдующимъ образомъ:

	1895 Руб.	1896 Руб.	1897 Руб.	1898 Руб.
Жизненные продукты . . .	357,141,000	362,414,000	382,672,000	404,800,000
Сырые и полу- обр. матеріалы	235,973,000	232,352,000	231,768,000	219,238,000
Животныя. . .	13,962,000	13,948,000	15,391,000	15,451,000
Фабричныя изд.	10,327,000	12,033,000	17,780,000	18,556,000
	617,403,000	620,747,000	647,611,000	658,045,000
	1899 Руб.	1900 Руб.	1901 Руб.	1902 Руб.
Жизненные продукты . . .	298,330,000	361,328,000	398,710,000	484,504,000
Сырые и полу- обр. матеріалы	229,216,000	247,483,000	231,789,000	234,272,000
Животныя. . .	15,842,000	16,387,000	17,393,000	19,747,000
Фабричныя изд.	16,012,000	18,238,000	20,345,000	17,812,000
	559,400,000	643,436,000	668,237,000	756,335,000

Отсюда видно, что вывозъ увеличился по всѣмъ категоріямъ товаровъ, за исключеніемъ фабричныхъ издѣлій. Въ особеннѣйшій бросается въ глаза значительное повышеніе цѣнности вывезенныхъ жизненныхъ продуктовъ, падающее себѣ объясненіе въ усилившемся сбытѣ зерновыхъ товаровъ (въ особеннѣйшій пшеницы и кукурузы). Вывозъ зерна превысилъ вывозъ 1901 г. круглымъ числомъ на 80 милліоновъ рублей. Посему повышеніе въ отчетномъ году общаго вывоза Россіи (цѣнность его на 88 милліоновъ рублей выше чѣмъ въ 1901 г.), а равно болѣе благопріятное состояніе нашего торговаго баланса преимущественно надо приписать развитію нашей хлѣбной торговли, а этимъ обстоятельствомъ опять таки подтверждается, что, не смотря на послѣдовавшее въ послѣднее десятилѣтіе развитіе



промышленности, Россія осталась страной, въ экономической жизни которой земледѣліе имѣетъ рѣшающее значеніе, и что отъ хорошаго урожая, каковымъ нельзя не признать урожай отчетнаго года, вполне зависитъ благосостояніе всей Имперіи. Хотя по категоріи „сырыхъ и полуобработанныхъ матеріаловъ“ замѣтно незначительное повышеніе въ 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> милліона рублей противъ 1901 г., но въ 1900 г. цѣнность была на 13 милліоновъ выше. Цѣнность вывезенныхъ „фабричныхъ издѣлій“ сократилась въ отчетномъ году на 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> милліона рублей.

## I. Вывозъ.

Хлѣбная торговля Риги въ началѣ 1902 г. обнаружила такое-же отсутствіе оживленія, какъ въ послѣдніе два мѣсяца 1901 г. Вывозная дѣятельность была совершенно тиха, что преимущественно обусловливалось ненадежностью отгрузки. Подвозы ограничивались минимумомъ, предложеніе было крайне ничтожное; пшеницы вообще нельзя было достать. Сдѣлки на вывозъ не совершались, а для мѣстнаго потребленія продавались немногія партіи ржи и овса за сравнительно высокія цѣны, вслѣдствіе продолжающагося спроса для мѣстнаго потребленія настроеніе по ржи и овсу оставалось весьма твердымъ также во второй половинѣ января, въ которой послѣдовало закрытіе навигаціи, а равно въ теченіе двухъ слѣдующихъ мѣсяцевъ, при чемъ при чрезвычайно незначительныхъ запасахъ и подвозахъ цѣны имѣли постоянно повышающуюся тенденцію. Также почти постоянно поднимались цѣны на льняное сѣмя, на которое заявлялся сильный спросъ со стороны нашей маслобойной промышленности, такъ что цѣны наконецъ достигли необыкновенно высокаго уровня. Всѣ остальные виды хлѣбныхъ товаровъ почти совершенно пренебрегались, при чемъ номинальныя цѣны подвергались лишь незначительнымъ измѣненіямъ.

Также послѣдовавшее въ началѣ апрѣля открытіе навигаціи, а равно прибытіе нагруженныхъ рожью и овсомъ баржъ и лодокъ съ верхней Двины не были въ состояніи оживлять нашъ рынокъ, хотя именно въ то время заграничный спросъ на рожь и овесъ немного усилился и мѣстные продавцы выказали большую уступчивость. Болѣе значительныя сдѣлки состоялись лишь съ овсомъ изъ баржъ и лодокъ по поднимающимся цѣнамъ, между тѣмъ какъ со рожью, подвезенною также на баржахъ въ болѣе значительномъ количествѣ, не совершалось никакихъ сдѣлокъ изъ-за высокихъ требованій. Лишь къ концу апрѣля вслѣдствіе болѣе оживленнаго спроса торговля рожью немного склонилась къ лучшему, но оставалась трудною вслѣдствіе недостатка товара и высокихъ цѣнъ. Въ послѣдніе дни мая спросъ со западно-европейскихъ рынковъ опять совершенно затихъ, а цѣны на нихъ настолько падали, что еще труднѣе прежняго было согласовать ихъ съ мѣстными цѣнами. Въ теченіе іюня и почти всего іюля на

нашемъ хлѣбномъ рынкѣ царило полнѣйшее затѣшье, отсутствовало со стороны заграничныхъ рынковъ всякое побужденіе къ сдѣлкамъ. Дѣятельность рынка ограничилось удовлетвореніемъ спроса на рожь и овесъ для мѣстнаго потребленія, при чемъ платили очень высокія цѣны. Но вслѣдствіе скудныхъ подвозовъ часто весьма трудно было достать свободнаго товара. Лишь въ концѣ іюля на заграничныхъ рынкахъ обнаружилась нѣкоторая охота купить, такъ какъ, вслѣдствіе сильнаго опозданія урожая изъ-за продолжительпо мокрой и холодной погоды, рынки эти поставлены были въ необходимость, съ возможною скоростью пополнять свои запасы ржи. Вслѣдствіе сего въ августѣ на нашемъ рынкѣ со рожью совершались довольно оживленные сдѣлки на немедленную отгрузку, между тѣмъ какъ на поставку никакихъ сдѣлокъ не производилось. За то заключались сдѣлки на поставку овса и ячменя, также на пшеницу заявлялся спросъ, но предложеніе было недостаточное. По желѣзной дорогѣ въ августѣ прибыло довольно много овса, ячменя и въ особенности ржи. Тѣмъ не менѣе, даже ио прибытіи на рынокъ довольно большаго количества новаго урожая, не могла развиваться такая оживленная вывозная торговля, какъ обыкновенно осенью прежнихъ лѣтъ. Сдѣлки, распространившіеся преимущественно на овесъ, ячмень, льняное сѣмя, выжимки, а также на пшеницу, производились въ скромныхъ предѣлахъ и состоялись лишь съ трудомъ вслѣдствіе требованія сравнительно высокихъ и твердыхъ цѣнъ. Но такъ какъ по временамъ спросъ изъ-за границы былъ довольно удовлетворителенъ, то безъ сомнѣнія дѣла пошли бы гораздо болѣе благопріятно, если бы хлѣбные залежи на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ не вѣяли бы угнетающимъ образомъ на нашу торговую дѣятельность. Это бѣдствіе, повторяющееся каждую осень съ изумительною правильностью, наступило уже въ началѣ октября и съ тѣхъ поръ увеличивалось почти ежедневно. Не смотря на всѣ мѣропріятія Правительства, невозможно было устранить это бѣдствіе, особенно вредно подѣйствовавшее именно на нашу торговлю, такъ что оно не только продолжалось до конца года, но даже почти въ томъ-же объемѣ дѣйствовало еще въ текущемъ году. Что касается до экспортной дѣятельности нашего порта въ послѣдней четверти года, то она по всѣмъ хлѣбамъ, равно какъ и по сѣменамъ и выжимкамъ была оживленнѣе чѣмъ во всѣ остальные времена года, по во многихъ случаяхъ дѣло шло только объ исполненіи уже прежде заключенныхъ контрактовъ. Только вывозъ ржи въ мѣсяцахъ отъ апрѣля до сентября былъ значительно больше чѣмъ въ послѣдней четверти года. Вслѣдствіе поздняго времени года и обусловленной тѣмъ ненадежности отгрузокъ во второй половинѣ декабря на нашемъ хлѣбномъ рынкѣ наступило весьма тихое настроеніе, продолжавшееся до конца года.

Вывозъ зерна черезъ Ригу въ 1902 г. составлялъ не полные  $6\frac{3}{4}$  милліоновъ пудовъ, слѣдовательно отстаетъ отъ всѣхъ перечисленныхъ

въ нижеслѣдующей таблицѣ предшествующихъ лѣтъ, за исключеніемъ лишь 1899 и 1892 г. г., въ первомъ вывозилось около 130,000 пудовъ, въ послѣднемъ, въ которомъ впрочемъ дѣйствовало запрещеніе вывоза, на 275,000 пудовъ менѣе чѣмъ въ отчетномъ году. Въ сравненіи съ 1901 г. въ отчетномъ году вывозилось около 3,2 милл. пуд. и въ сравненіи съ пятилѣтіемъ 1896—1900 среднимъ числомъ на 3,7 милл. пудовъ менѣе.

Отпускъ отдѣльныхъ видовъ зерна изъ Риги, начиная съ 1886 г., обрисуетъ слѣдующую таблицей (въ пудахъ):

	Рожь	Ячмень	Овесь	Пшеница	Всего
1886 :	2,637,289	2,776,632	2,253,594	185,680	7,853,195
1887 :	6,281,766	3,000,880	9,631,296	524,810	19,438,752
1888 :	7,400,655	3,147,696	11,971,476	996,450	23,516,277
1889 :	4,001,490	2,919,880	7,071,558	1,148,880	15,141,808
1890 :	4,732,992	3,261,256	4,952,124	2,757,040	15,703,412
1886—1890 :	5,010,838	3,021,269	7,176,010	1,122,572	16,330,689
1891 :	5,198,040	1,596,424	4,468,956	3,209,270	14,472,690
1892 :	102,933	1,234,560	4,640,520	476,750	6,454,763
1893 :	328,137	1,181,368	7,340,646	227,126	9,077,277
1894 :	717,561	2,014,672	7,339,548	187,280	10,259,061
1895 :	4,442,886	2,780,952	6,001,896	493,210	13,718,944
1891—1895 :	2,157,912	1,761,595	5,958,313	918,727	10,796,547
1896 :	3,863,871	1,497,200	4,380,132	2,675,970	12,417,173
1897 :	1,814,643	1,132,840	1,589,724	8,131,110	12,668,317
1898 :	3,527,352	1,480,424	372,000	3,919,560	9,299,336
1899 :	3,656,952	1,454,152	971,004	512,935	6,595,043
1900 :	5,834,547	1,146,216	1,583,820	2,616,340	11,180,923
1896—1900 :	3,739,473	1,342,166	1,779,336	3,571,183	10,432,158
1901 :	4,450,842	1,053,536	2,479,062	1,965,820	9,949,260
1902 :	1,989,494	1,306,579	3,039,873	372,843	6,728,789

Посему рожь и пшеница противъ 1901 г. вывозились почти на 2,5 и 1,6 милл. пудовъ менѣе, между тѣмъ какъ по ячменю и овсу оказывается увеличеніе вывоза на 250,000 и 560,000 пудовъ.

Всѣ балтійскіе порты участвовали въ 1902 г. въ вывозѣ четырехъ главнѣйшихъ видовъ зерна въ слѣдующемъ размѣрѣ :

	Пшеница Пуд.	Рожь Пуд.	Овесь Пуд.	Ячмень Пуд.	Всего Пуд.
Рига . . . .	392,843	1,989,494	3,039,873	1,306,579	6,728,789
Либавъ . . .	113,452	1,133,853	22,489,886	131,775	23,868,966
Ревель . . .	151,403	109,518	2,999,000	36,168	3,296,089
С.-Петербургъ .	790,000	6,644,000	18,706,000	26,000	26,166,000
Перновъ . . .	—	—	—	169,912	169,912
	1,447,698	9,876,865	47,234,759	1,670,434	60,229,756



Процентное отношеніе къ суммѣ экспорта всѣхъ Балтійскихъ портовъ:

	Пшеница ‰	Рожь ‰	Овесъ ‰	Ячмень ‰	Всего ‰
Рига . . . . .	27,1	20,1	6,5	78,2	11,2
Либава . . . . .	7,8	11,6	47,6	7,9	39,6
Ревель . . . . .	10,5	1,1	6,3	2,1	5,5
С.-Петербургъ . . . . .	54,6	67,2	39,6	1,6	43,4
Перновъ . . . . .	—	—	—	10,2	0,3
	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Процентное отношеніе къ общерусскому вывозу:

	Пшеница ‰	Рожь ‰	Овесъ ‰	Ячмень ‰	Всего ‰
Рига . . . . .	0,2	2,0	4,8	1,3	1,5
Либава . . . . .	0,1	1,2	35,5	0,1	5,3
Ревель . . . . .	0,1	0,1	4,7	0,0	0,7
С.-Петербургъ . . . . .	0,4	6,8	29,6	0,0	5,8
Перновъ . . . . .	—	—	—	0,2	0,0
итого въ 1902 г. . . . .	0,8	10,1	74,6	1,6	13,3
между тѣмъ въ 1901 г. . . . .	6,3	25,4	78,9	2,3	25,0

Посему въ отчетномъ году занимаютъ Рига, какъ въ предшествовавшемъ году, третье, С.-Петербургъ первое, Либава второе, Ревель четвертое и Перновъ пятое мѣсто. Съ общей суммы вывоза балтійскихъ портовъ, составляющей 60,2 миллионъ пудовъ, приходятъ на Ригу 6,7 милл. пуд. или 11,2‰, на С.-Петербургъ 26,1 милл. пуд. или 43,4‰, на Либава 23,9 милл. пуд. или 39,6‰, на Ревель 3,3 милл. пуд. или 5,5‰ и на Перновъ 0,2 милл. пуд. или 0,3‰. Въ сравненіи съ суммою Рижскаго вывоза вывозъ С.-Петербурга на 19,3 милл. пуд. и Либавы на 17,1 милл. пуд. больше, Ревельскій же вывозъ ва 3,4 милл. пудовъ меньше.

Участіе Риги въ вывозѣ пшеницы изъ балтійскихъ портовъ, впрочемъ сильно сократившемся въ отчетномъ году, составило 27,1‰, между тѣмъ какъ на С.-Петербургъ приходятъ 54,6‰, на Ревель 10,5‰, а на Либава только 7,8‰. Въ вывозѣ ржи С.-Петербургъ преобладаетъ еще гораздо сильнѣе; этотъ портъ участвовалъ въ вывозѣ сего предмета съ 67,2‰, Рига съ 20,1‰, Либава съ 11,6‰ и Ревель только съ 1,1‰. За то Либава превосходитъ всѣ остальные порты по вывозу овса, въ которомъ ея доля участія составляетъ 47,6‰, доля же С.-Петербурга 39,6‰, Риги 6,5‰ и Ревеля 6,3‰. Только по вывозу ячменя Рига занимаетъ первое мѣсто среди балтійскихъ портовъ, отправляя съ общей суммы вывоза 78,2‰, между тѣмъ какъ отправляютъ Перновъ 10,2‰, Либава 7,9‰, Ревель 2,1‰ и С.-Петер-

бургъ 1,6<sup>0</sup>/. Участіе балтійскихъ портовъ въ общемъ вывозѣ Россійской Имперіи сократился съ 25<sup>0</sup>/о въ 1901 г. до 13,3<sup>0</sup>/о (С.-Петербургъ 5,8<sup>0</sup>/о, Либава 5,3<sup>0</sup>/о, Рига 1,5<sup>0</sup>/о и Ревель 0,7<sup>0</sup>/о) въ 1902 г., слѣдовательно въ отчетномъ году вывозъ хлѣба черезъ балтійскіе порты составилъ только немного больше восьмой части общаго русскаго вывоза, между тѣмъ какъ онъ въ 1901 г. составилъ еще четвертую часть.

Въ русскомъ вывозѣ пшеницы балтійскіе порты участвовали лишь съ 0,8<sup>0</sup>/о противъ 6,3<sup>0</sup>/о въ 1901 г., въ вывозѣ ржи съ 10,1<sup>0</sup>/о противъ 25,4<sup>0</sup>/о и въ вывозѣ ячменя съ 1,6<sup>0</sup>/о противъ 2,3<sup>0</sup>/о, даже въ вывозѣ овса, занимающаго издавна выдающееся значеніе въ хлѣбной торговлѣ балтійскихъ портовъ, послѣдніе въ отчетномъ году потерпѣли убыль, такъ какъ съ общаго вывоза овса всей Имперіи на эти порты приходятъ лишь 74,6<sup>0</sup>/о (въ томъ числѣ 35,5<sup>0</sup>/о на Либаву, 29,6<sup>0</sup>/о на С.-Петербургъ, 4,8<sup>0</sup>/о на Ригу и 4,7<sup>0</sup>/о на Ревель) противъ 78,9<sup>0</sup>/о въ 1901 г. Изъ четырехъ главнѣйшихъ видовъ хлѣба, встрѣчающихся въ торговлѣ балтійскихъ портовъ, въ отчетномъ году пшеница играла еще меньшую роль чѣмъ ячмень, ибо послѣдняго вывозилось 1,7 милл. пудовъ, пшеницы-же только 1,4 милл. пудовъ. Важнѣйшіе виды хлѣба были овесъ (съ вывозомъ 47,2 милл. пудовъ) и рожь (съ вывозомъ 9,9 милл. пудовъ).

Вывозъ ржи, пшеницы, ячменя и овса изъ портовъ Балтійскаго моря въ послѣдніе 7 лѣтъ распредѣлялся слѣдующимъ образомъ (въ милліонахъ пудовъ);

Изъ	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902
С.-Петербурга	38,8	38,9	33,5	15,9	49,1	42,0	26,1
Либавы . . .	30,3	19,3	15,7	17,1	36,7	32,5	23,9
Ревеля . . .	14,8	17,6	13,7	5,2	15,5	9,9	3,3
Риги . . .	12,4	12,7	9,3	6,6	11,2	9,9	6,7
Пернова . . .	—	—	—	—	—	0,5	0,2
	96,3	88,5	72,2	44,8	112,5	94,8	60,2

Въ отчетномъ году сумма вывоза меньше чѣмъ во всѣхъ предшествовавшихъ годахъ, за исключеніемъ только 1899 г. Въ сравненіи съ 1901 г. въ отчетномъ году вывозилось на 34,6 милл. пуд. меньше, а уменьшеніе замѣтно во всѣхъ портахъ; сильнѣе всего убыль въ С.-Петербургѣ, а именно 15,9 милл. пуд., затѣмъ въ Либавѣ 8,6 милл. пуд., въ Ревелѣ 6,6 милл. пуд., въ Ригѣ 3,2 милл. пуд. и наконецъ въ Перновѣ 0,3 милл. пуд.

Хлѣбная торговля главнѣйшихъ портовъ Чернаго и Азовскаго морей, равно какъ вывозъ хлѣба черезъ западную сухопутную границу согласно даннымъ, опубликованнымъ Департаментомъ Таможенныхъ Сборовъ, представляются въ первые 11 мѣсяцевъ двухъ послѣднихъ лѣтъ въ слѣдующемъ видѣ:

	Пшеница		Рожь		Овесъ		Ячмень		Всего	
	1901	1902	1901	1902	1901	1902	1901	1902	1901	1902
въ тысячахъ пудовъ										
Одесса . .	23,860	38,210	12,184	18,345	787	1,274	17,918	17,455	54,749	75,284
Николаевъ .	19,905	35,249	14,756	25,024	2,101	1,601	12,903	12,354	49,665	74,228
Евнаторія .	3,153	3,431	—	3	221	102	581	1,114	3,955	4,650
Оеодосія . .	4,580	8,105	263	1,828	88	194	677	3,701	5,608	13,828
Керчь . .	693	666	—	—	—	—	462	1,196	1,155	1,862
Геническъ .	1,743	2,369	84	732	—	—	1,222	2,945	3,049	6,046
Бердянскъ .	5,628	7,756	4	58	—	—	212	938	5,844	8,752
Маріуполь .	3,968	6,586	581	237	—	—	2,194	7,956	6,743	14,779
Таганрогъ .	6,947	7,434	833	623	—	—	2,494	5,961	10,274	14,018
Ростовъ н/Д.	19,682	24,265	12,715	13,979	575	105	9,317	18,284	42,289	56,633
Ейскъ . .	6,136	6,867	—	22	—	—	1,251	1,849	7,387	8,738
Новороссійскъ	9,279	7,872	2,648	4,243	2,833	1,530	9,425	9,750	24,185	23,395
чр. сухопутн.										
границу .	7,229	12,055	8,765	10,103	3,824	5,970	3,021	5,051	22,839	33,179
итого чр.										
южн. порт.	105,574	148,810	44,068	65,094	6,605	4,806	58,656	83,503	214,903	302,213

Одесса, уступившая въ 1899 и 1900 годахъ по хлѣбной торговлѣ свое мѣсто Ростову на Дону, въ двухъ послѣднихъ годахъ завоевала себѣ обратно свое мѣсто какъ главнѣйшій хлѣботорговый центръ Россіи. Въ 1902 г. Одесса отпускала 75,3 милл. пудовъ (противъ 54,7 милл. пуд. въ 1901 г.), Николаевъ 74,2 милл. пуд. (противъ 49,7 въ 1901 г.), Ростовъ на Дону 56,6 милл. пуд. (противъ 42,3 въ 1901 г.), Новороссійскъ 23,4 милл. пуд. (противъ 24,2), слѣдовательно Ростовъ стѣсненъ на третье мѣсто, такъ какъ въ 1902 г. вывозилось черезъ Одесскій портъ 18,6 милл. пудовъ и черезъ Николаевскій 17,6 милл. пудовъ больше чѣмъ черезъ Ростовъ на Дону. По своему значенію для хлѣбной торговли русскіе порты въ отчетномъ году ранжируются въ слѣдующемъ порядкѣ: Одесса, Николаевъ, Ростовъ на Дону, С.-Петербургъ, Новороссійскъ, Либавъ, Маріуполь, Таганрогъ, Оеодосія, Бердянскъ, Ейскъ, Рига, Геническъ, Евнаторія, Ревель и Керчь; слѣдовательно Рига занимаетъ двѣнадцатое мѣсто, между тѣмъ какъ она въ 1901 г. стояла еще на восьмомъ мѣстѣ, Либавъ отступила отъ пятого на шестое, Ревель съ девятого на пятнадцатое т. е. на предпослѣднее мѣсто; одинъ только Петербургъ не ухудшилъ свое положеніе.

Сравненіе окупательныхъ итоговъ по хлѣбному экспорту черезъ порты Балтійскаго моря, южные порты и западную сухопутную границу въ послѣдніе четыре года приводитъ насъ къ слѣдующимъ выводамъ:

	1899	1900	1901	1902
въ милліонахъ пуд.				
Черезъ порты Балтійск. моря	44,8	113,4	94,8	60,2
„ южные порты . . .	185,6	182,6	215,0	302,2
„ сухопутную границу .	15,0	20,5	22,8	33,2



а въ процентномъ отношеніи къ общему вывозу Россіи:

	1899	1900	1901	1902
	‰	‰	‰	‰
Черезъ порты Балтійск. моря	17,6	34,8	25,0	13,3
„ южные порты . . .	72,9	56,0	60,5	72,9
„ сухопутную границу .	5,9	6,3	6,4	8,0

Отсюда видно, что съ 1901 г. происходила сильная перемѣна направленія вывоза русскихъ хлѣбовъ, а именно въ пользу южныхъ портовъ, которые, благодаря хорошимъ урожаямъ въ тяготящихся къ нимъ производительныхъ районахъ, снова приобрѣли обратно свое сильно преобладающее положеніе, которое они занимали до 1900 г. Вывозъ южныхъ портовъ повысился съ 215 милл. пудовъ или 60,5‰ общаго русскаго вывоза въ 1901 г. до 302,2 милл. пудовъ или 72,9‰ т. е. увеличился на 12,4‰, между тѣмъ какъ вывозъ балтійскихъ портовъ понизился на 11,7‰. Въ 1902 г. отправлялось черезъ южные порты 242 милл. пудовъ больше чѣмъ черезъ балтійскіе порты, а въ 1901 г. только 120,2 милл. пудовъ больше. Отпускъ хлѣбныхъ грузовъ черезъ сухопутную границу также постоянно увеличивается; съ 15 милл. пудовъ въ 1899 г. онъ повысился до 33,2 милл. пудовъ въ 1902 г., т. е. съ 5,9‰ до 8,0‰.

Вывозъ пшеницы черезъ балтійскіе порты составляетъ въ пудахъ:

	Рига	Либава	Ревель	С.-Петербургъ
1886—1890 :	1,122,572	113,600	1,655,058	7,030,317
1891 :	3,209,270	78,728	2,407,007	6,553,169
1892 :	476,750	47,554	—	40,350
1893 :	227,126	—	31,322	291,920
1894 :	187,280	—	225,305	39,980
1895 :	493,210	6,332	787,303	2,710,380
1896 :	2,675,970	27,586	3,414,516	3,936,220
1897 :	8,131,110	3,224,911	11,375,751	9,786,180
1898 :	3,919,560	7,794,398	10,457,897	7,047,738
1899 :	512,935	580,200	1,124,600	1,283,210
1900 :	2,616,340	2,335,566	3,700,095	2,832,370
1901 :	1,965,820	2,867,046	2,724,367	1,126,000
1902 :	392,843	113,452	151,403	790,000

Для пшеницы на нашемъ рынкѣ въ отчетномъ году обращались въ весьма тѣсныхъ предѣлахъ. Въ первые восемь мѣсяцевъ вообще не вывозилось пшеницы изъ нашего порта. Крайне ограниченныя подвозы, только нѣсколько тысячъ пудовъ въ мѣсяцъ, едва покрыли потребности мѣстныхъ мукомоловъ. Благодаря сравнительно хорошему урожаю въ своихъ производительныхъ районахъ южнорусскіе порты почти исключительно сосредоточили въ своихъ рукахъ снабженіе

заграничныхъ странъ пшеницею. О конкуренціи балтійскихъ портовъ уже вслѣдствіе вышихъ цѣнъ не могло быть рѣчи. Лишь въ сентябрѣ, по появленіи на рынкѣ новаго урожая, показался нѣкоторый спросъ при увеличеніи подвоза. Цѣны, составлявшія за русскій товаръ въ 129/130 фунт. въ началѣ 90 коп., въ октябрѣ поднялись до 92 коп. Не смотря на усиленіе подвоза (среднимъ числомъ около 10 вагоновъ въ день) цѣны держались на томъ-же уровнѣ также въ оба послѣдніе мѣсяца. Въ этотъ періодъ времени вывозъ немного оживился, но составлялъ только нѣсколько сотенъ тысячъ пудовъ въ мѣсяцъ. Что вообще вывозъ пшеницы изъ Риги достигъ еще извѣстнаго размѣра, вызвано только тѣмъ обстоятельствомъ, что въ отчетномъ году потребность Швеціи въ пшеницѣ была необыкновенно большая.

Въ сравненіи съ многими предшествовавшими годами цѣны въ отчетномъ году были низки. Высшая цѣпа за пшеницу въ 1:9/130 фунт. была 92 коп., тогда какъ въ прежніе годы максимумъ цѣнъ составлялъ въ 1901 г. 96—97 коп. за пшеницу въ 127/128 фунт., въ 1900 г. — 89 коп., въ 1899 г. — 93—94 коп., въ 1898 г. 140—150 коп., въ 1897 г. — 118—128 коп. и въ 1896 г. — 94—96 коп., все за товаръ въ 126/127 фунт. Курляндская пшеница въ минувшемъ году, вслѣдствіе недостаточныхъ результатовъ урожая, почти вовсе не появилась на нашемъ рынкѣ.

Вывозъ пшеницы изъ всѣхъ балтійскихъ портовъ въ отчетномъ году сильно уменьшился, что объясняется, какъ выше уже сказано, меньшимъ сборомъ этого товара въ нашихъ производительныхъ раіонахъ въ сравненіи съ раіонами-поставщиками южныхъ портовъ. Въ общерусскомъ вывозѣ пшеницы, составлявшемъ въ 1902 г. 186 милл. пудовъ, противъ 139 милл. пуд. въ 1901 г., на долю балтійскихъ портовъ пришелъ не полный  $1\frac{1}{2}$  милл. пуд. или  $0,8\%$  противъ  $8\frac{2}{3}$  милл. пуд. или  $6,3\%$  въ 1901 г. (въ 1900 г. —  $11\frac{1}{2}$  милл. пуд., въ 1899 г. —  $3\frac{1}{2}$  милл. пуд., въ 1898 г. — 29,2 милл. пуд., въ 1897 г. — 32 милл. пуд., въ 1896 г. — 10 милл. пуд. и въ 1895 г. — 4 милл. пуд.). Слѣдовательно вывозъ изъ балтійскихъ портовъ уменьшился въ отчетномъ году противъ 1901 г. на болѣе чѣмъ 7 милліоновъ пудовъ, при чемъ потеряли Рига 1,6 милл., Либава 2,8 милл., Ревель 2,6 милл. и С.-Петербургъ 0,3 милл. пудовъ. По размѣрамъ своего вывоза въ 1902 г. балтійскіе порты слѣдуютъ одинъ за другимъ: С.-Петербургъ, Рига, Ревель и Либава.

Черезъ южные порты направлялось въ 1902 г. (въ первые 11 мѣсяцевъ) 149 милл. пудовъ или  $88,7\%$  общерусскаго вывоза пшеницы, противъ 106 милл. пудовъ или  $82,1\%$  въ первыхъ 11 мѣсяцахъ предшествоющаго года т. е. въ отчетномъ 43 милліона пудовъ болѣе. Среди этихъ портовъ первенствующую роль играютъ Одесса съ 38,2 и Николаевъ съ 35,2 милл. пудовъ (въ 1901 г. 23,9 и 19,9 милл. пуд.), за ними слѣдуютъ: Ростовъ на Дону съ 24,3 милл. пуд. (въ

1901 г. 19,7 милл. пуд.), Оеодосія съ 8,1 милл. пуд. (въ 1901 г. 4,9 милл. пуд.), Новороссійскъ съ 7,9 милл. пуд. (въ 1901 г. 9,3 милл. пуд.), Бердянскъ съ 7,8 милл. пуд. (въ 1901 г. 5,6 милл. пуд.), Таганрогъ съ 7,4 милл. пуд. (въ 1901 г. 6,9 милл. пуд.). Ейскъ съ 6,9 милл. пуд. (въ 1901 г. 6,1 милл. пуд.), Мариуполь съ 6,6 милл. пуд. (въ 1901 г. 4 милл. пуд.), Евпаторія съ 3,4 милл. пуд. (въ 1901 г. 3,1 милл. пуд.), Геническъ съ 2,4 милл. пуд. (въ 1901 г. 1,7 милл. пуд.) и наконецъ Керчь съ 700,000 пуд. въ каждомъ изъ двухъ послѣднихъ лѣтъ. Черезъ сухопутную границу вывозилось въ первые 11 мѣсяцевъ 1902 г. 12 милліоновъ пудовъ или 7,2<sup>0</sup>/<sub>100</sub> общерусскаго вывоза, противъ 7,2 милл. пудовъ или 5,6<sup>0</sup>/<sub>100</sub> въ первые 11 мѣсяцевъ 1901 г. и 2,9 милл. пуд. или 2,7<sup>0</sup>/<sub>100</sub> въ первые 11 мѣсяцевъ 1900 г.

Важнѣйшими потребителями русской пшеницы въ отчетномъ году являлись Германія, Франція, Великобританія, Голландія, Италія, Австро-Венгрія, Бельгія и Швеція. Вывезенныя изъ Риги небольшія партіи пшеницы большею частію предназначены были для Швеціи.

Вывозъ ржи изъ Риги и остальныхъ портовъ составлялъ :

	Рига пуд.	Либава пуд.	Ревель пуд.	С.-Петербургъ пуд.
1886—1890 :	5,010,838	8,948,431	1,784,967	12,789,820
1891 :	5,198,040	9,593,917	1,501,637	6,886,273
1892 :	102,933	1,147,059	—	619,209
1893 :	328,137	1,250,532	117,805	806,301
1894 :	717,561	1,303,768	153,955	2,705,670
1895 :	4,442,886	1,968,263	624,676	7,588,773
1896 :	3,863,871	4,287,765	3,432,421	13,063,509
1897 :	1,814,643	2,692,905	1,318,889	12,549,375
1898 :	3,527,352	2,367,574	2,019,226	12,382,803
1899 :	3,656,952	5,315,779	1,322,777	7,352,757
1900 :	5,834,547	11,154,323	2,676,893	16,475,139
1901 :	4,450,842	5,083,096	1,841,728	9,631,000
1902 :	1,989,494	1,133,853	109,518	6,644,000

Вывозъ ржи черезъ Рижскій портъ весьма сильно падалъ въ отчетномъ году, такъ что этотъ предметъ занимаетъ въ нашей хлѣбной торговлѣ лишь второе мѣсто послѣ овса. Въ началѣ 1902 г. цѣны на рожь были выше чѣмъ въ концѣ предшествующаго года и въ январѣ поднялись за русскій товаръ въ 120 фунт. съ 78 на 81 коп. Въ концѣ февраля и марта платили даже 83 ков., чѣмъ былъ достигнутъ высшій уровень цѣнъ въ отчетномъ году; почти таже цѣна (81—82 коп.) продержалась еще въ слѣдующіе мѣсяцы для наличнаго и близкаго товара до ранней осени, а именно потому, что въ большой части Европы сборъ хлѣбовъ значительно опоздалъ вслѣдствіе сырой



и холодной погоды и посему имѣлась настоящая потребность въ хлѣбахъ. Товаръ съ поставкою въ болѣе отдаленные сроки нашелъ сбыта по болѣе низкимъ цѣнамъ. По поступленіи же на рынкѣ свѣжаго товара въ болѣе обширномъ количествѣ цѣны падали, чему содѣйствовало еще то обстоятельство, что въ южныхъ портахъ обнаружилась сильная склонность къ продажѣ и совершались крупныя сдѣлки на осень по умѣреннымъ цѣнамъ. Въ августѣ выручили за наличный товаръ до 80 коп., между тѣмъ какъ за товаръ съ поставкою платили лишь отъ 75 до 76 коп. Приблизительно на томъ-же уровнѣ цѣны держались также въ теченіе послѣднихъ трехъ мѣсяцевъ года.

Наисильнѣйшій экспортъ былъ въ іюнѣ, іюлѣ и августѣ, самый оживленный подвозъ въ августѣ и октябрѣ.

Состояніе цѣнъ за рожь въ истекшемъ году было сравнительно высокое. Начиная съ 1894 г. русская рожь въ 120 фунтовъ котиrowалась: въ 1894 г. около 70 коп., въ 1895 г. — 65—69 коп., въ 1896 г. — 60—65 коп., въ 1897 г. — 75—76 коп., въ 1898 г. — 93—94 коп., въ 1899 г. — 78—79 коп., въ 1900 г. — 79 коп., въ 1901 г. — 75 коп. и въ 1902 г. — 83 коп. За курляндскую рожь въ началѣ января платили 76 коп., въ концѣ мѣсяца 81 коп., въ февралѣ и мартѣ цѣны поднялись до 82 коп., а затѣмъ въ маѣ понизились до 79 коп. Во второй половинѣ года никакихъ предложеній не было.

Вывозъ и сего предмета изъ всѣхъ балтійскихъ портовъ сильно сократился въ отчетномъ году. Въ сравненіи съ 1901 г. Либава понесла сильнѣйшую убыль, а именно въ 3,9 милл. пудовъ, за ней слѣдуютъ Рига въ 2,5 и Ревель въ 1,7 милл. пудовъ. С.-Петербургъ въ отчетномъ году опять занимала первое мѣсто среди балтійскихъ портовъ, Либава оттѣснена Ригю на третье мѣсто, между тѣмъ какъ Ревель стоитъ, какъ и прежде, на послѣднемъ мѣстѣ. Вывозъ всѣхъ перечисленныхъ портовъ въ сравненіи съ 1901 г. сократился на 11,1 милл. пудовъ, ибо онъ составлялъ въ 1902 г. 9,9 милл. пудовъ, противъ 21 милл. пуд. въ 1901 г., 36,1 милл. пуд. въ 1900 г., 17,6 милл. пуд. въ 1899 г., 20,3 милл. пуд. въ 1898 г. и 18,4 милл. пуд. въ 1897 г. Посему всѣ эти годы превосходятъ отчетный годъ. Въ общемъ вывозъ всей Россіи, составлявшемъ въ 1901 г. 82,7 милл. пуд. и въ 1902 г. 98,2 милл. пуд. балтійскіе порты участвовали въ первомъ съ 25,4%, въ послѣднемъ году только съ 10,1%, между тѣмъ какъ участіе этихъ портовъ въ 1900 г. составило 40,4%. Также по этой области нашей вывозной торговли мы въ значительной степени оттѣснены южными портами, которые отпускали въ 1900 г.\*) 39 милл. пуд., въ 1901 г.\*) 44,1 милл. пуд. и въ 1902 г.\*) 65,1 милл. пуд. Вывезенныя за границу въ двухъ послѣднихъ годахъ\*) количества ржи распредѣлились на отдѣльные южные порты слѣдующимъ образомъ:

\*) Въ первые 11 мѣсяцевъ.

Николаевъ 25 милл. пуд. (въ 1901 г. 14,8 милл.), Одесса 18,3 милл. пуд. (въ 1901 г. 12,2 милл.), Ростовъ на Дону 14 милл. пуд. (въ 1901 г. 12,7 милл.), Новороссійскъ 4,2 милл. пуд. (въ 1901 г. 2,6 милл.), Феодосія 1,8 милл. пуд. (въ 1901 г. 0,3 милл.), Геническъ 0,7 милл. пуд. (въ 1901 г. 0,1 милл.), Таганрогъ 0,6 милл. пуд. (въ 1901 г. 0,8 милл.) и Мариуполь 0,2 милл. пуд. (въ 1901 г. 0,6 милл.). Черезъ сухопутную границу въ отчетномъ году также отправлялось большее количество ржи, чѣмъ черезъ балтійскіе порты, а именно этимъ путемъ вывозилось: въ 1902 г. 10,1 милл. пуд., въ 1901 г. 8,8 милл. пуд. и въ 1900 г. 9,6 милл. пуд. Съ общаго русскаго вывоза ржи приходилось на южные порты въ 1902 г. 71,1<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, въ 1901 г. 55,7<sup>0</sup>/<sub>0</sub> и въ 1900 г. 43,5<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, на сухопутную-же границу 11<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, 11,1<sup>0</sup>/<sub>0</sub> и 10,8<sup>0</sup>/<sub>0</sub>.

Главнѣйшіе потребители ржи были рынки Германіи, Голландіи, и Великобританіи, кромѣ того имѣютъ еще некоторое значеніе Швеція, Норвегія и Данія.

Вывозъ ячменя изъ портовъ Балтійскаго моря составляло (въ пудахъ):

	Рига	Либавъ	Ревель	С.-Петербургъ
1886—1890:	3,021,269	1,792,982	626,155	17,810
1891:	1,596,424	1,736,540	637,192	61,465
1892:	1,234,560	285,049	233,315	—
1893:	1,181,368	379,939	228,004	—
1894:	2,014,672	358,095	271,203	173,776
1895:	2,780,952	442,191	637,807	59,560
1896:	1,497,200	637,517	441,763	38,240
1897:	1,132,840	419,605	227,396	48,568
1898:	1,480,424	308,432	269,369	16,000
1899:	1,454,152	306,973	347,537	100,816
1900:	1,146,216	193,498	40,541	—
1901:	1,053,536	94,818	170,976	—
1902:	1,306,579	131,775	36,168	26,000

Рижская торговля была въ отчетномъ году обширнѣе чѣмъ въ предшествовавшемъ. Въ первые семь мѣсяцевъ обороты при незначительномъ подвозѣ оставались въ весьма узкихъ границахъ. Цѣны, составлявшія въ январѣ за русскій товаръ въ 100 фунтовъ отъ 72—74 коп. за пудъ, поднялись въ концѣ февраля до 80 коп. и на этомъ уровнѣ держались въ слѣдующихъ трехъ мѣсяцахъ при весьма слабой дѣятельности въ дѣлахъ. Послѣ полнѣйшаго застоя въ іюнѣ и въ іюлѣ, въ августѣ стали приходить болѣе значительные подвозы и при большей склонности къ покупкамъ настроеніе за границу улучшилось. Но такъ какъ въ то же самое время въ южныхъ портахъ наступило сильное предложеніе при падающихъ цѣнахъ, то и въ Ригѣ цѣны понизились. Въ августѣ русскій ячмень въ 103 фунта торговался

приблизительно за 71 до 72 коп., а въ сентябрѣ возможно было получить лишь отъ 68 до 69 коп., да даже только 65 коп. Въ октябрѣ и ноябрѣ цѣны опять немного улучшились, такъ что почти всегда платили отъ 71 до 72 коп. Къ концу года цѣны опять постепенно падали до 67 коп. Какъ подвозъ ячменя, такъ и вывозъ въ послѣдней трети года были довольно значительны. Подвозъ достигъ своей высшей цифры въ ноябрѣ приблизительно съ 600,000 пуд., вывозъ же составлялъ отъ сентября до декабря 1,1 миллионъ пудовъ, между тѣмъ какъ въ первые восемь мѣсяцевъ вывозилось круглымъ числомъ только 200,000 пудовъ.

Съ курляндскимъ ячменемъ, вслѣдствіе недостатка предложенія, въ отчетномъ году совершались сдѣлки лишь въ видѣ исключенія, такъ что въ продолженіи большей части года цѣны не отмѣчивались. Въ началѣ года за ячмень въ 113 фунтовъ дали 84 коп.

По торговлѣ ячменемъ Рига занимаетъ далеко первое мѣсто, но и нашъ экспортъ послѣ пятилѣтія 1886—1890, въ которомъ вывозилось ежегодно среднимъ числомъ около 3 милл. пудовъ, характеризуется значительнымъ упадкомъ. Но въ сравненіи съ 1901 и 1900 г. г. вывозъ отчетнаго года показываетъ отрадное, хотя небольшое увеличеніе, а именно на 250,000 и 160,000 пудовъ. За Ригию слѣдуетъ послѣ значительнаго промежутка Перновъ съ вывозомъ въ 169,912 пуд. въ 1902 г., 439,534 пуд. въ 1901 г., 380,984 пуд. въ 1900 г., 239,312 пуд. въ 1899 г., 655,448 пуд. въ 1898 г., 534,000 пуд. въ 1897 г. и 670,000 пуд. въ 1896 г. Либава занимаетъ третье, Ревель, потерпѣвшій въ 1902 г. сильную убыль, четвертое и С.-Петербургъ послѣднее мѣсто, при чемъ вывозъ послѣднихъ двухъ портовъ едва ли заслуживаетъ еще упоминанія. Съ всего вывоза балтійскихъ портовъ въ отчетномъ году на одну только Ригу приходятъ 78,2<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, такъ что четыре остальные порта участвовали въ вывозѣ только съ 21,8<sup>0</sup>/<sub>0</sub>

Въ общей массѣ русскаго вывоза ячменя, составлявшаго въ 1901 г. 77,6 милл. пуд. и въ 1902 г. 104,1 милл. пудовъ, балтійскіе порты участвовали съ 1,8 и 1,7 милл. пудовъ, южные порты же съ 58,7 милл. и 83,5\*) милл. пуд.; черезъ сухопутную границу отправлялось 3\*) и 5\*) милл. пуд.; слѣдовательно львиная доля принадлежитъ южнымъ портамъ, въ числѣ которыхъ въ отчетномъ году Ростовъ на Дону занимаетъ первое мѣсто, а именно вывозили\*): Ростовъ на Дону 18,3 милл. пуд. (въ 1901 г.: 9,3 милл.), Одесса — 17,5 милл. пуд. (въ 1901 г.: 17,9 милл.), Николаевъ — 12,4 милл. пуд. (въ 1901 г. 12,9 милл.), Новороссійскъ — 9,7 милл. пуд. (въ 1901 г. 9,4 милл.), Мариуполь — 8 милл. пуд. (въ 1901 г.: 2,2 милл.), Таганрогъ — 6 милл. пуд. (въ 1901 г. 2,5 милл.), Феодосія — 3,7 милл. пуд. (въ

\*) Въ первые 11 мѣсяцевъ.



1901 г. 0,7 милл.), Геническъ — 2,9 милл. пуд. (въ 1901 г. 1,2 милл.), Ейскъ — 1,8 милл. пуд. (въ 1901 г. 1,3 милл.), Керчь — 1,2 милл. пуд. (въ 1901 г. 0,6 милл.), Евпаторія — 1,1 милл. пуд. (въ 1901 г. 0,6 милл.) и Вердянскъ — 0,9 милл. пуд. (въ 1901 г. 0,2 милл.).

Ничтожность экспорта балтійскихъ портовъ въ сравненіи съ экспортомъ черноморскихъ и азовскихъ портовъ явствуетъ изъ слѣдующаго сопоставленія. Процентное отношеніе равнялось :

	1899	1900	1901	1902
для южныхъ портовъ . . . .	87,8 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	85,1 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	81,5 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	85,7 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
для портовъ Балтійскаго моря	3,7 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	3,4 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	2,3 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	1,6 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
для западной сухопутн. границы	4,5 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	4,0 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	4,2 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	5,2 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>

По сему торговля балтійскихъ портовъ ячменемъ постепенно утратила свое значеніе, между тѣмъ какъ южные порты удержали свое выгодное положеніе.

Русскій ячмень поставляется преимущественно на рынки Германіи, Великобританіи, Голландіи и Бельгіи, а затѣмъ Франціи и Австро-Венгріи.

Экспортъ овса изъ Риги и другихъ портовъ Балтійскаго моря составлялъ :

	Рига	Либавъ	Ревель	С.-Петербургъ
1886—1890 :	7,176,010	18,634,532	6,258,685	19,395,076
1891 :	4,468,956	14,642,981	3,492,101	14,815,614
1892 :	4,640,520	7,650,253	1,463,414	3,579,540
1893 :	7,340,646	16,356,973	3,747,686	13,391,520
1894 :	7,339,548	35,072,837	10,008,848	24,052,662
1895 :	6,001,896	25,548,183	7,652,818	18,581,484
1896 :	4,380,132	25,368,271	7,558,826	21,736,218
1897 :	1,589,724	13,013,413	4,689,864	16,535,370
1898 :	372,000	5,226,569	933,227	13,082,592
1899 :	971,004	10,924,100	2,370,532	7,154,430
1900 :	1,583,820	23,021,137	9,079,067	30,665,790
1901 :	2,479,062	24,463,179	5,205,398	31,227,000
1902 :	3,039,873	22,489,886	2,999,000	18,706,000

Вывозъ овса изъ Риги былъ немного обширнѣе чѣмъ въ 1901 г., но это только благодаря болѣе оживленному ходу дѣлъ во второй половинѣ года, между тѣмъ какъ въ первой половинѣ года, вслѣдствіе слабаго урожая 1901 г., въ распоряженіи торговли имѣлось лишь весьма небольшое количество овса. Уже осенью 1901 г. цѣны повышались весьма порывисто и достигали давно уже небывалаго уровня (только во время русско-турецкой войны и лишь временно при вступленіи въ дѣйствіе запрещенія вывоза цѣны стояли на подобномъ уровнѣ). Въ январѣ цѣны за высокій бѣлый русскій овесъ были отъ 90—95 коп., въ началѣ февраля поднялись до 92 и 97 коп.,

на каковомъ уровнѣ онѣ держались всю весну при крайне незначительномъ подвозѣ. Въ маѣ онѣ достигли максимума въ 99—102 коп. и въ іюнѣ падали до 90 и 92 коп., но уже въ іюлѣ опять немного оправились. Къ концу іюля и въ продолженіи почти всего августа экспортное дѣло, вслѣдствіе отсутствія всякаго предложенія товара, совершенно затихло и вывозъ за границу, уже безъ того слабый, вполне прекратился. Незначительный подвозъ по желѣзнымъ дорогамъ едва могъ покрыть потребности мѣстныхъ потребителей и спросъ могъ быть удовлетворенъ только изо дня въ день по чрезвычайно высокимъ цѣнамъ. Оживленіе торговли наступило лишь при появленіи на рынкѣ новаго урожая, при чемъ и цѣны опять понизились, составлявшія въ сентябрѣ около 74 коп. за бѣлый русскій товаръ высокаго качества. Въ октябрѣ цѣны поднялись до 75 и 76 коп., а къ концу года понизились до 70 и 72 коп. Вывозная дѣятельность въ послѣдніе четыре мѣсяца оживилась довольно существенно; среднимъ числомъ вывозилось около 600,000 пудовъ въ мѣсяцъ. Подвозъ овса въ послѣдней трети года также былъ очень значителенъ, въ особенности въ октябрѣ, когда привозилось около 1,2 милл. пудовъ.

За высокій курляндскій овесъ въ началѣ года платили отъ 90 до 95 коп., въ февралѣ наступило повышеніе цѣнъ до 92 и 97 коп., на каковомъ уровнѣ онѣ держались до лѣта. Во второй половинѣ года этого сорта овса, вслѣдствіе неурожая въ Курляндіи, на рынкѣ вообще не имѣлось. Тоже самое относится также къ обыкновенному курляндскому овсу, который въ началѣ года торговался по 87 коп. и еще въ февралѣ продавался за 90 коп. По достиженіи же въ маѣ максимума въ 92 коп., отмѣтки уже въ іюнѣ понизились до 87 коп.

За обыкновенный несущенный русскій овесъ въ августѣ платили до 70 коп.; въ слѣдующіе мѣсяцы цѣны, хотя весьма медленно, стали понижаться, такъ что въ декабрѣ возможно было выручить еще отъ 63—64 коп.

Русскій сушеный овесъ обошелся въ январѣ въ 85 до 86 коп. и въ слѣдующіе два мѣсяца въ 87—88 коп. Въ апрѣлѣ и маѣ настроеніе цѣнъ было постоянно повышающееся (до 94 коп.), но въ іюнѣ цѣны опять падали до 87 коп. Въ осенніе мѣсяцы никакихъ дѣлъ съ этимъ сортомъ не производилось.

Изъ всѣхъ балтійскихъ портовъ въ одной только Ригѣ обнаружилось въ сравненіи съ 1901 годомъ увеличеніе вывоза, составлявшее около 560,000 пудовъ. Сокращеніе Либавскаго отпуска составляло

круглымъ числомъ 2 милл. пудовъ, Ревельскаго 2,2 милл. пуд., Петербургскаго даже огромное количество 12,5 милл. пудовъ. Всѣ балтійскіе порты вмѣстѣ вывозили въ 1902 году на 16 милл. пудовъ менѣе чѣмъ въ 1901 г., а именно отправлялось черезъ эти порты въ 1902 г. — 47,2 милл. пуд., въ 1901 г. — 63,4 милл. пуд., въ 1900 г. — 64,3 милл. пуд., въ 1899 г. — 24,4 милл. пуд., въ 1898 г. — 19,6 милл. пуд., въ 1897 г. — 35,8 милл. пуд., въ 1896 г. — 59 милл. пуд., въ 1895 г. — 57,8 милл. пуд. и въ 1894 г. — 76,5 милл. пуд. Слабый вывозъ въ 1897, 1898 и 1899 годахъ объясняется неурожаемъ въ тѣхъ годахъ. Экспортъ южныхъ портовъ обращается въ довольно узкихъ границахъ и составлялъ въ 1902\*) г. 4,8 милл. пуд. противъ 6,6 милл. пуд. въ 1901\*) г. и 1900\*) г. Черезъ западную сухопутную границу (Граево) отпускъ также сравнительно невеликъ: въ 1902\*) г. — 6 милл. пуд., въ 1901\*) г. — 3,8 милл. пуд. и въ 1900\*) г. — 6 милл. пуд. Изъ числа южныхъ портовъ заслуживаютъ упоминанія Николаевъ съ 1,6 милл. пуд. (въ 1901 г. — 2,8 милл. пуд.) и Одесса съ 1,3 милл. пуд. (въ 1901 г. — 787,000 пуд.). Кромѣ того изъ другихъ портовъ можно назвать еще Архангельскъ (въ 1902 г. — 1,4 милл. пуд., въ 1901 г. — 2,7 милл. пуд. и въ 1900 г. — 1,2 милл. пуд.).

Во главѣ всѣхъ вывозныхъ портовъ въ отчетномъ году стоитъ Либава, за которою слѣдуютъ С.-Петербургъ, а за симъ Рига, Ревель, Николаевъ, Новороссійскъ, Архангельскъ и наконецъ Одесса. Въ 1901 г. же стояло С.-Петербургъ на первомъ, Либава на второмъ, Ревель на третьемъ и Рига на шестомъ мѣстѣ, слѣдовательно Либава и Рига улучшили, С.-Петербургъ и Ревель — же ухудшили свое положеніе.

Въ общемъ вывозъ овса изъ Россійской Имперіи, составлявшемъ въ 1902 г. — 63,3 милл. пуд. и въ 1901 г. — 80,3 милл. пуд., балтійскіе порты участвовали съ 74,6% и 78,9%, южные порты съ 8,3% и 8,7%, а сухопутная граница съ 10,3% и 5,1%. Слѣдовательно три четверти всего вывезеннаго за границу количества овса отправлено черезъ балтійскіе порты.

Главнѣйшіе потребители нашего овса были рынки Великобританіи, а затѣмъ Голландіи и Германіи, наконецъ Франціи и Бельгіи.

Вывозъ зерна изъ Россіи (по европейской границѣ со включеніемъ граицъ черноморской, Кавказскаго края и Финляндіи) представляется согласно „Вѣстнику Финансовъ“ за годы съ 1895 по 1902 г. въ слѣдующемъ видѣ.

\*) Въ первые 11 мѣсяцевъ.



	1895 пуд.	1896 пуд.	1897 пуд.	1898 пуд.
Пшеница . . .	217,098,000	201,228,000	202,697,000	168,112,000
Рожь . . .	90,159,000	78,773,000	73,437,000	66,756,000
Ячмень . . .	101,959,000	78,256,000	88,085,000	103,371,000
Овесъ . . .	66,628,000	67,284,000	43,612,000	25,114,000
Всего . . .	475,844,000	425,541,000	407,831,000	363,353,000

	1899 пуд.	1900 пуд.	1901 пуд.	1902 пуд.
Пшеница . . .	102,205,000	116,738,000	138,513,000	185,807,000
Рожь . . .	59,704,000	89,272,000	82,732,000	98,221,000
Ячмень . . .	66,802,000	53,180,000	77,580,000	104,120,000
Овесъ . . .	27,599,000	78,799,000	80,307,000	63,315,000
Всего . . .	256,310,000	337,989,000	379,132,000	451,463,000

Изъ этой таблицы явствуетъ вліяніе хорошаго урожая въ отчетномъ году на вывозъ зерна. Въ сравненіи съ 1901 г. вывозъ увеличился на 72<sup>1</sup>/<sub>3</sub> милл. пудовъ; всѣ остальные показанные въ таблицѣ годы также уступаютъ отчетному году, за исключеніемъ 1895 г., въ которомъ вывозилось на 24,4 милл. пудовъ больше. Относительно отдѣльных видовъ хлѣбовъ оказывается, что на иностранные рынки всѣ виды, за исключеніемъ овса, поступили въ большемъ количествѣ, чѣмъ въ предшествующемъ 1901 году. Вывозъ пшеницы, показывающій 47<sup>1</sup>/<sub>3</sub> милл. пудовъ больше чѣмъ въ 1901 г., уступаетъ лишь количеству вывоза въ 1895 и 1896 г. на 31<sup>1</sup>/<sub>3</sub> и 15<sup>1</sup>/<sub>3</sub> милл. пуд. За то количество вывезеннаго въ отчетномъ году ржи было больше чѣмъ въ любомъ изъ предшествовавшихъ лѣтъ; въ сравненіи съ 1901 г. оно увеличилось на 15<sup>1</sup>/<sub>2</sub> милл. пудовъ; также и вывозъ ячменя ни въ одномъ изъ перечисленныхъ выше лѣтъ достигъ такихъ размѣровъ какъ въ отчетномъ году, только вывозъ 1898 г. равняется ему приблизительно; 1901 г. уступаетъ отчетному на 26<sup>1</sup>/<sub>2</sub> милл. пудовъ. За то вывозъ овса въ отчетномъ году довольно значительно уменьшился (на 17 милл. пудовъ) въ сравненіи съ 1901 г. Причина столь сильнаго уменьшенія — весьма неблагоприятный урожай 1901 г., почти совершенно подрывавшій экспортную дѣятельность въ первой половинѣ года; не менѣе мѣшало заграничному сбыту овса послѣдовавшее въ тоже время значительное повышеніе цѣнъ. Также и 1900, 1896 и 1895 годы превосходили отчетный годъ по количеству вывезеннаго овса; съ другой стороны далеко ему уступаютъ 1897, 1898 и 1899 г.г. вслѣдствіе тогдашнихъ многолѣтнихъ неурожаевъ.

Главнѣйшими странами сбыта для русскаго зерна являются Германія, Великобританія, Франція, Голландія, Бельгія и Австро-Венгрія. Среди нихъ первое мѣсто занимаетъ Германія, импортъ

которой за послѣдніе четыре года выразился по официальнымъ германскимъ статистическимъ даннымъ въ нижеслѣдующихъ цифрахъ (двойные центнеры выражены въ пудахъ):

Ввозъ:	1902 пуд.	1901 пуд.	1900 пуд.	1899 пуд.
Пшеницы . . . . .	128,620,884	132,320,418	80,219,555	84,992,731
Въ томъ числѣ:				
изъ Россіи . . . . .	38,947,525	30,749,495	17,248,133	20,603,288
„ Румыніи . . . . .	13,581,490	5,397,434	2,694,222	?
„ Аргентинск. респуб. . . . .	9,797,537	14,183,758	29,749,367	15,636,567
„ Соедин. Штатовъ . . . . .	63,203,699	76,697,825	28,267,895	44,039,710
Ржи . . . . .	60,514,585	53,549,778	55,386,664	34,797,581
Въ томъ числѣ:				
изъ Россіи . . . . .	52,203,293	47,948,537	51,728,311	28,542,754
„ Румыніи . . . . .	3,762,147	2,096,827	1,025,876	945,370
„ Соедин. Штатовъ . . . . .	3,339,878	2,383,528	1,358,178	4,370,628
Овса . . . . .	24,133,735	25,577,256	28,665,786	16,067,133
Въ томъ числѣ:				
изъ Россіи . . . . .	20,201,205	21,611,247	24,122,389	8,123,903
„ Соедин. Штатовъ . . . . .	180,990	3,073,898	3,374,858	5,860,166
Ячменя . . . . .	69,908,453	55,784,419	48,450,389	68,463,494
Въ томъ числѣ:				
изъ Россіи . . . . .	44,494,052	30,953,438	23,632,589	35,728,870
„ Австро-Венгрии . . . . .	19,480,976	17,677,210	17,682,989	23,299,383
„ Румыніи . . . . .	3,289,273	3,086,025	1,053,739	2,380,881
„ Соедин. Штатовъ . . . . .	226,306	636,833	3,548,582	3,405,641

Такимъ образомъ ввозъ пшеницы, ржи, ячменя и овса въ Германію въ 1902 г. достигъ громадной суммы въ 283 милл. пудовъ круглымъ числомъ противъ 267 милл. пуд. въ 1901 г., 213 милл. пуд. въ 1900 г., 204 милл. пуд. въ 1899 г., 248 милл. пуд. въ 1898 г. и 226 милл. пуд. въ 1897 г. Слѣдовательно въ Германію привозилось 16 милл. пудовъ болѣе чѣмъ въ наилучшемъ до того 1901 году, хотя и въ самой Германіи урожай хлѣбовъ былъ хорошій. По отдѣльнымъ видамъ зерна привозъ ячменя и ржи увеличился (на 14 и 7 милл. пуд.), а пшеницы и овса сократился на 4 и 1 милл. пудовъ.

Изъ Россіи въ отчетномъ году привозилось въ Германію почти 156 милл. пудовъ противъ 131<sup>1</sup>/<sub>4</sub> милл. въ 1901 г., 116<sup>1</sup>/<sub>2</sub> милл. въ 1900 г., 93 милл. въ 1899 г., 141<sup>1</sup>/<sub>2</sub> милл. въ 1898 г., 139<sup>1</sup>/<sub>2</sub> милл. въ 1897 г., 159 милл. въ 1896 г., 141<sup>1</sup>/<sub>2</sub> милл. въ 1895 г. и только 22<sup>3</sup>/<sub>4</sub> милл. пуд. въ 1893 году, т. е. въ году таможенной войны; слѣдовательно противъ 1901 г. привозъ въ 1902 г. увеличился почти на 25 милл. пудовъ, что надо приписать увеличенному привозу ячменя и ржи. Въ общемъ хлѣбномъ привозѣ Германіи участвовали Россія въ отчетномъ году съ 55<sup>0</sup>/<sub>0</sub>

(противъ 49,1<sup>0</sup>/о въ 1901 г.), Соединенные Штаты Сѣверной Америки съ 23,6<sup>0</sup>/о (противъ 31<sup>0</sup>/о), Румынія съ 7,3<sup>0</sup>/о (противъ 1,9<sup>0</sup>/о), Австро-Венгрія съ 6,9<sup>0</sup>/о (противъ 6,6<sup>0</sup>/о) и Аргентинія съ 3,5<sup>0</sup>/о (противъ 5,3<sup>0</sup>/о.) Въ прежніе года участіе Россіи въ привозѣ зерна въ Германію представляется въ слѣдующемъ видѣ: въ 1900 г. 55<sup>0</sup>/о, въ 1899 г. 45<sup>0</sup>/о, въ 1898 г. — 57<sup>0</sup>/о, въ 1897 г. — 61<sup>0</sup>/о, въ 1896 г. — 62<sup>0</sup>/о и въ 1895 г. — 19<sup>0</sup>/о.

Между тѣмъ какъ до 1898 г. Германія потребляла большею частью русскую пшеницу, съ тѣхъ поръ положеніе Россіи въ этомъ отношеніи измѣнилось. Процентное участіе Россіи въ поставкѣ пшеницы для потребления въ Германіи составляло въ 1897 г. — 63<sup>0</sup>/о, въ 1898 г. — 53<sup>0</sup>/о, въ 1899 г. — 24,2<sup>0</sup>/о, въ 1900 г. — 21,5<sup>0</sup>/о, въ 1901 г. — 23,2<sup>0</sup>/о и въ 1902 г. — 30,3<sup>0</sup>/о. Мѣсто Россіи заняли Соединенные Штаты Сѣверной Америки, доля участія которыхъ въ германскомъ привозѣ выражалось въ 1902 г. въ 49,1<sup>0</sup>/о, въ 1901 г. въ 58<sup>0</sup>/о, въ 1900 г. въ 35,2<sup>0</sup>/о, въ 1899 г. въ 51,8<sup>0</sup>/о, въ 1898 г. въ 36<sup>0</sup>/о и въ 1897 г. въ 18<sup>0</sup>/о. Аргентинія, занимавшая прежде въ снабженіи Германіи пшеницею третье, да въ 1900 г. даже первое мѣсто, въ отчетномъ году должна была уступить Румыніи, которая участвовала въ германскомъ привозѣ съ 10,6<sup>0</sup>/о, противъ 4,1<sup>0</sup>/о въ 1901 г. и 3,4<sup>0</sup>/о въ 1900 г., между тѣмъ какъ Аргентинія привозила только 7,6<sup>0</sup>/о общаго ввезеннаго въ Германію количества пшеницы, противъ 10,7<sup>0</sup>/о въ 1901 г., 37,1<sup>0</sup>/о въ 1900 г., 18,4<sup>0</sup>/о въ 1899 г., 5,5<sup>0</sup>/о въ 1898 г. и 2,7<sup>0</sup>/о въ 1897 г.

Ввезенная въ Германію рожь почти вся происходила изъ Россіи, поставившей въ 1902 г. 86,3<sup>0</sup>/о, въ 1901 г. — 89,5<sup>0</sup>/о, въ 1900 г. — 93,4<sup>0</sup>/о, въ 1899 г. — 82<sup>0</sup>/о и въ 1898 г. 67<sup>0</sup>/о общаго количества ввезенной ржи. Кромѣ того имѣетъ еще нѣкоторое, хотя довольно скромное значеніе рожь американскаго и румынскаго происхожденія. Изъ Америки привозилось въ 1902 г. 5,5<sup>0</sup>/о общаго количества ржи, противъ 4,5<sup>0</sup>/о въ 1901 г., 2,5<sup>0</sup>/о въ 1900 г., 12,0<sup>0</sup>/о въ 1899 г., 27<sup>0</sup>/о въ 1898 г. и 11<sup>0</sup>/о въ 1897 г., а изъ Румыніи 6,2<sup>0</sup>/о въ 1902 г., 3,9<sup>0</sup>/о въ 1901 г., 1,9<sup>0</sup>/о въ 1900 г. и 21,7<sup>0</sup>/о въ 1899 г. —

Въ качествѣ поставщика овса Россія также играетъ главнѣйшую роль на германскомъ рынкѣ, только въ 1898 г., вслѣдствіе продолжительныхъ слабыхъ жатвъ, Россія стѣснена была Сѣверными Штатами на второе мѣсто. Участіе Россіи въ общемъ количествѣ привезеннаго въ Германію овса выражалось въ 1902 г. — въ 83,7<sup>0</sup>/о, въ 1901 г. — въ 84,5<sup>0</sup>/о, въ 1900 г. — въ 48,2<sup>0</sup>/о, въ 1899 г. — въ 50<sup>0</sup>/о, въ 1898 г. — въ 46<sup>0</sup>/о, въ 1897 г. — въ 76<sup>0</sup>/о, въ 1896 г. — въ 86<sup>0</sup>/о, въ 1895 г. — въ 94<sup>0</sup>/о, на Сѣверную же Америку приходило въ 1902 г. — 0,7<sup>0</sup>/о, въ 1901 г. — 12<sup>0</sup>/о, въ 1900 г. — 11,8<sup>0</sup>/о, въ 1899 г. — въ 35,5<sup>0</sup>/о, въ 1898 г. — въ 48<sup>0</sup>/о, и въ 1897 г. — въ 18<sup>0</sup>/о.



Въ привозѣ ячменя въ Германію Россія также принимаетъ очень живое участіе, а именно: въ 1902 г. было 63,6%, въ 1901 г. 55,5%, въ 1900 г. 48,8%, въ 1899 г. 52%, и въ 1898 г. 60% русскаго происхожденія. Наряду съ Россіей играетъ особенно Австро-Венгрія важную роль, поставлявшая въ 1902 г. — 27,9%, въ 1901 г. — 31,7%, въ 1900 г. — 36,5%, въ 1899 г. — 34%, въ 1898 г. — 25%, и въ 1897 г. — 32%. Меньшее значеніе имѣютъ Румынія, участіе которой составляло въ 1902 г. — 4,7%, (противъ 5,5% въ 1901 г., 2,2% въ 1900 г. и 3,5% въ 1899 г.), и Соединенные Штаты Сѣверной Америки, поставлявшіе въ отчетномъ году только 0,3%, противъ 1,1% въ 1901 г., 7,3% въ 1900 г. и 5% въ 1899 г.

Привозъ кукурузы въ Германію съ 1899 г. постоянно сокращался, а именно составлялъ въ 1899 г. — 100 милл. пуд., въ 1900 г. — 86 милл. пуд., въ 1901 г. — 74 милл. пуд. и въ 1902 г. около 56 милл. пуд., т. е. въ истекшемъ году на 18 милл. пуд. меньше чѣмъ въ 1901 г. Между тѣмъ какъ прежде Соединенные Штаты покрывали по наибольшей части потребность Германіи въ этомъ предметѣ, участіе ихъ въ отчетномъ году сократилось до минимума, вѣроятно вслѣдствіе громадной убыли въ сборѣ 1901 г., на ихъ мѣсто же вступила Россія, игравшая до того весьма скромную роль въ поставкѣ кукурузы. Вывозъ Россіи составлялъ  $20\frac{2}{3}$  милл. пуд. противъ  $4\frac{3}{4}$  милл. въ 1901 г.,  $3\frac{3}{4}$  милл. пуд. въ 1900 г. и  $7\frac{3}{4}$  милл. пуд. въ 1899 г., между тѣмъ какъ Америка поставляла только  $3\frac{3}{4}$  милл. пуд., противъ  $46\frac{1}{2}$  милл. въ 1901 г.,  $69\frac{3}{4}$  милл. въ 1900 г. и  $77\frac{1}{3}$  милл. въ 1899 г. Румынія и Аргентинія также превзошли Соединенные Штаты; первая участвовала въ снабженіи Германіи кукурузою съ  $14\frac{1}{3}$  милл. пуд., противъ  $7\frac{3}{4}$  милл. въ 1901 г.,  $3\frac{2}{3}$  милл. въ 1900 г. и  $5\frac{3}{4}$  милл. въ 1899 г., Аргентинія же поставляла  $11\frac{2}{3}$  милл. пуд., противъ  $10\frac{1}{2}$  милл. въ 1901 г., 7 милл. въ 1900 г. и почти 8 милл. въ 1899 г.

Какъ вывозъ Россіи въ Германію, такъ и сбытъ русскаго хлѣба въ Великобританію въ отчетномъ году былъ обширнѣе чѣмъ въ 1901 г. Въ первые 11 мѣсяцевъ послѣднихъ четырехъ лѣтъ по даннымъ Статистическаго Отдѣла Департамента Таможенныхъ Сборовъ, на рынокъ Великобританіи поступило слѣдующее количество:

	1899	1900	1901	1902
	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.
Пшеница . . .	10,901,000	14,566,000	10,050,000	18,549,000
Рожь . . . .	7,897,000	11,778,000	5,178,000	9,082,000
Ячмень . . . .	19,323,000	13,000,000	18,655,000	25,283,000
Овесъ . . . .	13,295,000	37,166,000	38,128,000	29,425,000
Всего .	51,416,000	76,511,000	72,011,000	82,339,000

Слѣдовательно въ отчетномъ году вывозъ былъ наибольшій и увеличился противъ 1901 г. на  $10\frac{1}{3}$  милл. пуд. и 1899 г. на 31 милл.

пуд. Единственный предметъ, вывозъ котораго уменьшился противъ 1901 г., это овесъ, вывозившійся почти на  $8\frac{3}{4}$  милл. пуд. меньше. Такимъ образомъ и въ снабженіи британскаго рынка выражался недостаточный урожай 1901 г. За то сбытъ пшеницы увеличился на  $8\frac{1}{2}$  милл. пуд., ржи приблизительно на 4 милл. и ячменя почти на  $6\frac{2}{3}$  милл. пуд.

Слѣдовательно какъ потребитель русскаго хлѣба Великобританія играетъ гораздо меньшую роль чѣмъ Германія; участіе ея въ русской хлѣбной торговлѣ составило въ отчетномъ году\*)  $19,9\%$ , въ 1901 г.\*) —  $20,3\%$ , между тѣмъ какъ на Германію приходило  $55\%$ \*\*) и  $49,1\%$ \*\*).

Экспортъ хлѣбовъ изъ Россіи во Францію, согласно даннымъ Департамента Томоженныхъ Сборовъ, выразился за первые 11 мѣсяцевъ послѣднихъ четырехъ лѣтъ слѣдующимъ образомъ:

	1899 пуд.	1900 пуд.	1901 пуд.	1902 пуд.
Пшеница . . .	27,682,000	22,525,000	30,228,000	24,354,000
Ячмень . . . .	487,000	989,000	858,000	595,000
Овесъ . . . .	1,599,000	5,734,000	9,541,000	1,827,000
Всего .	29,768,000	29,248,000	40,627,000	26,776,000

Посему въ русской-французской торговлѣ наступило замѣчательное сокращеніе, распространяющееся на всѣ виды хлѣбовъ. Въ сравненіи съ 1901 г. привозъ русскаго хлѣба уменьшился на 14 милл. пудовъ и въ сравненіи съ 1900 и 1899 г. г. на 3 милліона пудовъ въ каждомъ году. Нѣкоторое значеніе имѣетъ только еще привозъ пшеницы, который въ 1902 г. былъ на 6 милл. пудовъ меньше чѣмъ въ 1901 г. Привозъ овса падалъ съ  $9\frac{1}{2}$  милл. пудовъ въ 1901 г. до не полныхъ 2 милл. пудовъ въ 1902 г. Привозъ ячменя, который впрочемъ всегда былъ довольно незначителенъ, составилъ въ истекшемъ году не полные 600,000 пудовъ. Потребленіе русской ржи во Франціи ограничивается на минимумъ. Въ общемъ вывозъ хлѣбовъ изъ Россіи Франція участвовала въ 1902 г.\*\*) съ  $6,5\%$  противъ  $11,4\%$  въ 1901 г.\*).

Бельгійскій привозъ хлѣба изъ Россіи составилъ въ первые 11 мѣсяцевъ послѣднихъ четырехъ лѣтъ:

	1899 пуд.	1900 пуд.	1901 пуд.	1902 пуд.
Пшеница . .	1,082,000	1,238,000	568,000	2,142,000
Ячмень . . .	4,164,000	1,549,000	3,288,000	1,891,000
Овесъ . . .	462,000	3,290,000	1,435,000	1,119,000
Всего .	5,708,000	6,077,000	5,291,000	5,152,000

Бельгійскій привозъ русскаго хлѣба въ послѣдніе четыре года подвергался едва замѣтнымъ колебаніямъ, держась въ 1901 и 1902 г. г. почти на томъ-же уровнѣ. Потребленіе русской пшеницы въ отчетномъ

\*) Въ первые 11 мѣсяцевъ.

\*\*) За весь годъ.

году увеличилось почти на  $1\frac{1}{2}$  милл. пудовъ, между тѣмъ какъ потребление ячменя и овса упало на 1,4 милл. и 300,000 пудовъ. Со всего русскаго отпуска хлѣба на Бельгію падалъ въ 1902 г.  $1,2\%$  (противъ  $1,5\%$  въ 1901 г.).

Въ Австро-Венгрію вывозилось въ первые 11 мѣсяцевъ послѣднихъ четырехъ лѣтъ:

	1899 пуд.	1900 пуд.	1901 пуд.	1902 пуд.
Пшеница . . .	3,169,000	1,409,000	2,269,000	3,196,000
Рожь . . .	997,000	1,180,000	1,608,000	970,000
Ячмень . . .	515,000	204,000	320,000	321,000
Овесъ . . .	151,000	226,000	244,000	345,000
Всего .	4,832,000	3,019,000	4,441,000	4,832,000

Россія поставила посему въ Австро-Венгрію въ отчетномъ году около 400,000 пудовъ болѣе чѣмъ въ 1901 г. Увеличеніе это объясняется усиленнымъ привозомъ пшеницы, увеличивавшимся съ 2,3 милл. пудовъ до 3,2 милл. пудовъ, т. е. почти на 1 миллионъ пудовъ. Привозъ ржи уменьшился на болѣе чѣмъ 600,000 пудовъ. Привозъ ячменя и овса настолько ничтоженъ, что едва заслуживаетъ упоминанія. Участіе Австро-Венгрии въ русскомъ вывозѣ хлѣба составило въ 1902\*) и 1901 г. г.\*\*) по  $1,2\%$ .

Ввозъ хлѣбовъ въ Голландію изъ Россіи (пшеницы, ржи, ячменя и овса) по статистическимъ даннымъ нашего Департамента Таможенныхъ Сборовъ обнимаетъ громадное количество  $100\frac{1}{3}$  милл. пудовъ въ 1902 г. и  $85\frac{1}{3}$  мил. пудовъ въ 1901 г., между тѣмъ какъ по нашимъ расчетамъ\*\*) ввозъ этотъ составлялъ въ 1902 г. 34 милл. пудовъ и въ 1901 г. 19 милл. пудовъ.

\*) За первые 11 мѣсяцевъ.

\*\*) Въ пользу нашихъ расчетовъ говорятъ слѣдующія соображенія: По русскимъ статистическимъ даннымъ весь экспортъ русскаго хлѣба въ Германію равнялся въ 1902 г. только  $89\frac{2}{3}$  милл. пудовъ (въ 1901 г. 65 милл. пуд.), тогда какъ германская статистика исчисляетъ ввозъ изъ Россіи въ томъ же году въ 156 милл. пудовъ (въ 1901 г.  $131\frac{1}{3}$  милл. пуд.) т. е. въ каждомъ изъ приведенныхъ лѣтъ по  $66\frac{1}{3}$  милл. болѣе чѣмъ по русскимъ даннымъ. Это количество хлѣба вѣроятно направлялось въ Германію черезъ голландскіе порты. Вычтя изъ  $100\frac{1}{3}$  милл. пудовъ, отправленныхъ по даннымъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ въ 1902 г., и изъ  $85\frac{1}{3}$  милл. пудовъ, отправленныхъ по тѣмъ же даннымъ въ 1901 г. изъ Россіи въ голландскіе порты, по  $66\frac{1}{3}$  милл. пудовъ, продолжавшихъ въ упомянутыхъ двухъ годахъ свой путь въ Германію, мы получимъ въ 1902 г. 34 милл. пудовъ и въ 1901 г. 19 милл. пудовъ, а именно сумму ввоза Голландіи. Къ сему слѣдуетъ присовокупить, что германскія данныя уже потому заслуживаютъ большаго довѣрія, что онѣ основаны на матеріалахъ привозной статистики, которая, естественно, уже по фискальнымъ соображеніямъ производится съ большею тщательностью и точностью, чѣмъ зарегистрировка данныхъ о вывозѣ, на которыхъ основывается русская статистика. Кромѣ того русскія таможенныя учрежденія, коимъ подлежитъ собираніе статистическихъ данныхъ о вывозѣ, не въ состояніи съ полною точностью опредѣлить страны назначенія вывоза товаровъ, такъ какъ далѣйшее направленіе товаровъ изъ иностранныхъ портовъ, въ которые они заявлены къ вывозу, не можетъ быть установлено ими.



Условія урожая 1902 г. были совершенно иныя какъ въ предшествовавшемъ году. Послѣ крупной убыли въ сборѣ хлѣбовъ въ европейскихъ странахъ въ 1901 г. жатва 1902 г. была почти повсюду хороша, отчасти даже весьма обильна, между тѣмъ какъ въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки па громадный урожай пшеницы 1901 г. послѣдовалъ на этотъ разъ посредственный урожай. Что касается до урожая кукурузы, то скудный сборъ 1901 г. замѣнялся громаднымъ по количеству сборомъ 1902 г., между тѣмъ какъ южно-европейскія страны, имѣвшія въ 1901 г. небывалые сборы, въ отчетномъ году достигли лишь весьма скромныхъ результатовъ. Въ спеціальности сборъ въ Австро-Венгріи въ общемъ былъ удовлетворителенъ точно также какъ и въ Германіи, гдѣ сборъ ячменя далъ только скудные результаты. Нехорошій результатъ далъ также сборъ кукурузы въ Румыніи, тогда какъ по всѣмъ остальнымъ видамъ хлѣбовъ сборъ былъ блестящій. Слабымъ оказался сборъ пшеницы въ Италіи и ржи во Франціи. Въ Швеціи общій результатъ урожая былъ удовлетворительный, урожай же Норвегіи является однимъ изъ худшихъ въ послѣднихъ десятилѣтіяхъ. Сильнымъ педородомъ пшеницы были постигнуты Австралія и отчасти также Индія. Въ Аргентинѣ сборъ пшеницы былъ чрезвычайно блестящій (189 милл. пудовъ противъ 98 милл. пудовъ въ 1901 г.).

Урожай хлѣбовъ въ 72 губерніяхъ и областяхъ Россійской Имперіи (со включеніемъ Средней Азіи и Сибири) по даннымъ, опубликованнымъ Центральнымъ Статистическимъ Комитетомъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ, за послѣдніе 4 года выпалъ слѣдующимъ образомъ :

	1902	1901	1900	1899
	в п у д а х ъ			
Озимая рожь . . .	1,403,370,000	1,152,412,400	1,407,321,900	1,383,709,000
Яровая „ . . .	21,750,300	18,249,900	19,526,200	29,957,000
Ржи всего . . .	1,425,120,300	1,170,662,300	1,426,848,100	1,413,666,000
Озимая пшеница .	365,936,600	306,610,200	224,294,800	270,753,000
Яровая „ . . .	643,184,600	404,131,500	478,493,100	483,792,000
Пшеницы всего . .	1,009,121,200	710,741,700	702,787,900	754,545,000
Овесь . . . . .	824,685,900	553,021,100	756,471,600	881,954,000
Ячмень . . . . .	449,592,600	318,890,100	314,987,400	301,600,000
Полба . . . . .	14,304,800	7,250,900	15,634,700	18,349,000
Гречиха . . . . .	81,471,700	47,904,000	54,805,700	70,857,000
Пшено . . . . .	182,387,100	101,654,200	113,395,400	138,867,000
Кукуруза . . . . .	75,440,400	106,068,500	53,121,500	47,936,000
Горохъ . . . . .	46,154,500	29,759,300	43,343,100	45,544,000
Всего . . . . .	4,108,278,500	3,045,952,100	3,481,395,400	3,673,318,000

Въ истекшемъ году площадь засѣва хлѣбовъ занимала 79,628,133 десятины, изъ которыхъ подъ озимыми хлѣбами было 32,235,268 десятинъ или 40,5<sup>0</sup>/<sub>100</sub> и подъ яровыми 47,392,865 десятинъ или 59,5<sup>0</sup>/<sub>100</sub>.

Сравнительно съ 1901 годомъ площадь засѣва подъ озимыми хлѣбами увеличилась на 436,612 десятины, а площадь засѣва подъ яровыми уменьшилась на 470,443 десятины, такъ что въ общемъ получается сокращеніе площади засѣва въ 1902 г. только на 33,381 десятину. Сборъ на всемъ пространствѣ Имперіи составлялъ въ 1902 г. 4,108,278,500 пудовъ, изъ которыхъ на озимые хлѣба приходится 1,769,306,600 пудовъ или 43,7<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, а на яровые хлѣба 2,338,971,900 пудовъ или 56,3<sup>0</sup>/<sub>0</sub>. Такимъ образомъ въ отчетномъ году было собрано на 1,062,326,400 пудовъ (310,284,000 пудовъ озимыхъ и 752,042,400 пудовъ яровыхъ хлѣбовъ) или 34,9<sup>0</sup>/<sub>0</sub> больше, чѣмъ въ 1901 г. Слѣдовательно въ общемъ яровые хлѣба дали лучшіе результаты.

Сопоставленіе жатвы отчетнаго года со среднимъ урожаемъ послѣдняго пятилѣтія съ 1897 по 1901 г. приводитъ къ выводу, что послѣдняя жатва превосходитъ средній урожай означеннаго пятилѣтія на 868,527,400 пуд. или 26,8<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, причемъ на озимые хлѣба приходятъ 317,864,100 пудовъ или 21,9<sup>0</sup>/<sub>0</sub> и на яровые 550,663,300 пудовъ или 30,8<sup>0</sup>/<sub>0</sub>. Такимъ образомъ и здѣсь яровые хлѣба дали лучшіе результаты, чѣмъ озимые. Прошлогодній урожай можно признать не только очень хорошимъ, но даже превосходнымъ. По отдѣльнымъ районамъ имперіи результаты послѣдней жатвы въ сравненіи съ среднимъ урожаемъ пятилѣтія 1897—1901 представляются слѣдующимъ образомъ: выше средняго (с. е. выше 105<sup>0</sup>/<sub>0</sub> средняго урожая) — въ центральныхъ земледѣльческихъ губерніяхъ, въ нижевожскихъ и средневожскихъ, новороссійскихъ, юго-западныхъ, малороссійскихъ, литовскихъ и привислянскихъ губерніяхъ, а равно въ сѣверномъ Кавказѣ и въ степной области; почти средній (отъ 95 до 105<sup>0</sup>/<sub>0</sub>) — въ губерніяхъ Московскаго промышленнаго района, въ бѣлорусскихъ, приуральскихъ губерніяхъ и на крайнемъ сѣверѣ, и ниже средняго въ Прибалтійскомъ районѣ, въ Сибири и въ приозерской области.

Кромѣ кукурузы по всемъ хлѣбамъ оказывается плюсъ противъ 1901 г., составляющій во ржи 254<sup>1</sup>/<sub>2</sub> милл. пудовъ, въ пшеницѣ 298<sup>1</sup>/<sub>2</sub> милл. пудовъ, въ овсѣ 271<sup>2</sup>/<sub>3</sub> милл. пудовъ и въ ячменѣ 130<sup>3</sup>/<sub>4</sub> милл. пудовъ; минусъ въ кукурузѣ составляетъ 30<sup>1</sup>/<sub>2</sub> милл. пудовъ. По качеству прошлогодній урожай въ общемъ очень немного отличается отъ урожая 1901 г., только яровая пшеница и овесъ были немного большаго вѣса.

Въ общую массу сбора хлѣбовъ отдѣльные виды послѣднихъ входятъ въ слѣдующемъ процентѣ:

	1902	1901	1900	1899
Рожь . . . . .	34,7 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	38,43 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	40,98 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	38,5 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
Пшеница . . . . .	24,6 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	23,33 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	20,18 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	20,5 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
Овесъ . . . . .	20,1 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	18,16 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	21,73 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	24,0 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
Ячмень . . . . .	10,9 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	10,47 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	9,05 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	8,2 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
Прочіе виды зерна	9,7 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	9,61 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	8,06 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	8,8 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>

Слѣдовательно на четыре главнѣйшіе вида зерна приходятъ 90,3% общаго урожая.

За вычетомъ необходимаго для посѣва количества мы получимъ остатокъ въ 72 губерніяхъ и областяхъ въ 3,427,395,500 пудовъ или 27,44 пудовъ на каждую единицу населенія т. е. существенно больше чѣмъ въ 1901 г. (19,21 пудовъ).

Количество собранной соломы простирается въ 1902 г. по 72 губерніямъ и областямъ до 5,473,571,500 пудовъ, въ томъ числѣ 2,569,109,300 пудовъ отъ озимыхъ и 2,904,462,200 пудовъ отъ яровыхъ хлѣбовъ

Главнѣйшій конкурентъ Россіи на міровомъ хлѣбномъ рынкѣ, Соединенные Штаты Сѣверной Америки, по донесеніямъ Отдѣла для земледѣльческихъ произведеній въ Уашингтонѣ, имѣлъ въ послѣднихъ четырехъ годахъ слѣдующіе урожаи:

	1899	1900	1901	1902
	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.
Пшеница . .	916,180,200	874,212,214	1,252,896,000	1,121,685,462
Кукуруза . .	3,478,913,056	3,151,941,616	2,549,502,000	4,224,586,752
Овесъ . . .	1,332,801,972	1,354,476,924	1,233,403,200	1,653,605,782
Рожь . . .	40,112,388	40,169,180	50,722,200	56,298,294
Ячмень . . .	122,841,468	98,641,814	183,972,600	225,912,996

Посему по сбору пшеницы въ Соединенныхъ Штатахъ имѣется дефицитъ свыше 131 милл. пудовъ противъ 1901 г., тогда какъ всѣ остальные виды зерна показываютъ лучшіе результаты. Особенно сильное увеличеніе находимъ въ сборѣ кукурузы, давшемъ плюсъ въ 1,675,084,752 пуда. За то 1901 г. относительно сбора кукурузы былъ очень невыгоденъ, такъ какъ собиралось въ сравненіи съ 1900 г. на 600 милл. пудовъ и въ сравненіи съ 1899 г. на 929 милл. пудовъ менѣе. Сборъ овса въ 1902 г. былъ на 420 милл. пудовъ, сборъ ржи на 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> милл. пудовъ и сборъ ячменя почти на 42 милл. пудовъ больше чѣмъ въ 1902 г. Сборъ льнянаго сѣмени далъ въ 1902 г. 49 милл. пудовъ.

Русскій сборъ пшеницы, который въ прежніе годы много уступалъ американскому, въ отчетномъ году былъ только на 112<sup>1</sup>/<sub>2</sub> милл. пудовъ меньше американскаго, тогда какъ еще въ 1901 г. разница эта была въ 542 милл. пудовъ.

Англійскій спеціальный органъ „Beerbohms Corn Trade List“ даетъ нижеслѣдующую таблицу, обрисующую результаты міровога урожая пшеницы. На основаніи новѣйшихъ отчетовъ о положеніи жатвы мы внесли въ эту таблицу нѣкоторыя поправки, но и въ этомъ видѣ она не является вполне свободной отъ погрѣшностей, такъ какъ входящія въ нее данныя основаны зачастую на приблизительномъ подсчетѣ.



Сборъ пшеницы представляется въ слѣдующемъ видѣ (квартиры выражены въ 100 пудахъ):

	1902	1901	1900	1899	1898
Австрія . .	86,800	77,000	71,400	86,800	81,200
Венгрія (вкл. Славоніи и Крoаціи)	319,200	235,480	253,400	262,500	210,000
Бельгія . .	24,500	21,000	21,000	21,000	24,500
Болгарія . .	70,000	56,000	49,000	49,000	70,000
Данія . . .	5,600	3,500	4,550	7,000	7,000
Франція . .	588,000	532,000	542,500	640,500	637,000
Германія . .	250,600	168,000	273,000	275,800	263,200
Греція . .	10,500	9,100	10,500	10,500	10,500
Голландія . .	10,500	9,100	7,000	9,100	8,400
Италія . .	224,000	266,000	203,000	234,500	231,000
Португалія . .	10,500	8,400	7,000	7,000	10,500
Румынія . .	138,600	126,000	94,500	45,500	98,000
Россія (включ. Польши и Сибири)	1,009,100	710,700	702,800	754,500	763,100
Кавказъ . .	126,000	98,000	70,000	77,000	84,000
Сербія . . .	21,000	17,500	14,000	23,100	21,000
Испанія . .	189,000	196,000	178,500	171,500	210,000
Швеція . .	7,000	7,000	7,000	7,000	7,700
Швейцарія . .	7,000	5,600	7,000	7,000	7,000
Турція, евр. .	70,000	56,000	56,000	42,000	49,000
Англія . .	101,500	98,000	95,200	115,500	140,000
По Европѣ .	3,269,400	2,700,380	2,667,350	2,846,800	2,933,100
	1902	1901	1900	1899	1898
Алжерія . .	49,000	45,500	42,000	35,000	49,000
Тунисъ . .	14,000	14,000	17,500	14,000	10,500
Аргент. . .	189,000	98,000	112,000	182,000	168,000
Австралія . .	35,000	75,600	101,500	77,000	94,500
Малая Азія . .	70,000	70,000	70,000	70,000	84,000
Канада . .	168,000	154,000	84,000	112,000	112,000
Калск. колон. .	7,000	3,500	7,000	7,000	7,700
Чили . . .	21,000	15,400	14,000	21,000	28,000
Египетъ . .	21,000	17,500	15,400	17,500	17,500
Индіа . . .	392,000	441,000	322,000	413,000	434,000
Персія . .	35,000	35,000	42,000	35,000	35,000
Сирія . . .	35,000	28,000	28,000	21,000	21,000
Соед. Штаты	1,121,700	1,252,900	874,200	916,200	1,218,000
Уругвай . .	14,000	10,500	14,000	12,600	21,000
Мехико . .	21,700	24,500	21,000	21,000	21,000
По внѣевропейск. странамъ .	2,193,400	2,285,400	1,764,600	1,954,300	2,321,200
Міров. урож.	5,462,800	4,985,780	4,431,950	4,801,100	5,254,300

Изъ настоящей таблицы явствуешь, что всемірпый урожай пшеницы въ 1902 г. превышаетъ жатву 1901 г. на 477 милл. пудовъ и превышаетъ даже на 208 милл. пудовъ наибольшій до того урожай 1898 года.

Вывозъ льна изъ портовъ Балтійскаго моря и Архангельска обнималъ слѣдующія количества (въ пудахъ):

	изъ Риги	изъ Либавы	изъ Вяндалы	изъ Ревеля и Балтійск. Порты
1888 :	2,467,712	1,198,191	—	1,507,585
1889 :	2,665,192	1,587,100	—	989,247
1890 :	3,919,253	677,521	—	1,034,106
1891 :	2,699,727	1,227,768	—	1,212,966
1892 :	2,924,140	1,708,869	—	1,084,002
1893 :	3,738,256	1,121,178	—	1,035,361
1894 :	2,757,606	630,727	—	1,250,902
1895 :	4,711,488	935,603	—	1,615,739
1896 :	4,516,915	970,285	—	1,855,506
1897 :	3,401,170	918,862	—	2,532,009
1898 :	5,295,178	385,896	—	1,889,758
1899 :	6,262,330	739,395	—	1,554,566
1900 :	2,822,389	2,242,002	—	1,290,632
1901 :	2,818,931	1,204,080	—	819,118
1902 :	3,929,573	141,803	1,812,000	1,085,910

	изъ Пернова	изъ С.-Петербурга	изъ Архангельска
1888 :	871,320	853,484	97,905
1889 :	922,014	715,052	168,578
1890 :	1,032,615	863,470	104,733
1891 :	760,945	1,063,748	121,719
1892 :	934,904	1,231,659	134,952
1893 :	759,525	1,312,122	106,324
1894 :	776,280	842,208	103,747
1895 :	866,950	1,043,737	132,295
1896 :	910,827	881,949	123,306
1897 :	993,077	848,697	125,305
1898 :	1,048,229	821,675	115,976
1899 :	925,924	833,939	86,748
1900 :	635,344	466,142	57,000
1901 :	519,644	161,000	37,000
1902 :	585,682	288,000	48,000

Наступившее въ концѣ 1901 г. на нашемъ льняномъ рынкѣ крѣпкое настроеніе продолжалось и въ началѣ отчетнаго года. Подвозъ состоялъ большею частью изъ льна-сланца, между тѣмъ какъ

льна-моченца поступали на рынокъ лишь очень небольшія партіи. Экспортная дѣятельность нашего порта, бывшая въ первой половинѣ января довольно оживленная, была прервана въ концѣ мѣсяца закрытіемъ навигаціи и могла быть возобновлена лишь въ апрѣлѣ. Въ промежуточное время значительныя партіи направлялись за границу черезъ Виндаву. При твердыхъ въ общемъ цѣнахъ торговля въ февралѣ и мартѣ мѣсяцахъ шла довольно тихо, при чемъ сдѣлки съ иностранными рынками держались въ границахъ прибывающихъ, впрочемъ мало видныхъ количествъ. Попытки иностранныхъ рынковъ, производить давленіе на сравнительно высокія требованія, въ общемъ не увѣнчались успѣхомъ, что стояло въ связи съ небывало скудными запасами не проданнаго товара въ рукахъ экспортеровъ и съ сдержаннымъ настроеніемъ внутреннихъ рынковъ. Особенно крѣпки были цѣны за товаръ лифляндскаго происхожденія. Въ слѣдующіе мѣсяца апрѣль, май и іюнь, развивалась довольно оживленная дѣятельность и экспортъ принялъ чрезвычайно крупныя размѣры — а именно вывозилось въ продолженіи этого времени свыше 2 милл. пудовъ. Вслѣдствіе лучшаго сбыта пряжи и недостатка сыраго матеріала сперва окрѣпъ спросъ со стороны шотландскихъ, а впослѣдствіи и континентальныхъ прядильщиковъ, такъ что наступало продолжительное довольно значительное повышеніе цѣнъ. Прибывающіе въ Ригу незначительные подвозы сбывались немедленно по повышающимся цѣнамъ, такъ какъ легко было ихъ помѣщать за границу, гдѣ потребители могли лишь мало сопротивляться повышающимся требованіямъ. Уже въ концѣ мая запасы лифляндскаго льна, какъ „Hof“ такъ и „Kron“ сильно истощились, такъ что до новаго сезона нельзя было ожидать болѣе существенныхъ подвозовъ сего товара. Незначительныя остатки большею частью состояли изъ льна низшаго качества, такъ какъ всегда спросъ на товаръ высшаго качества особенно силенъ. Въ концѣ іюня сезонъ можно было признать законченнымъ, такъ какъ подвозы почти совершенно прекратились и мѣстные запасы были почти истощены.

Въ теченіе лѣтнихъ мѣсяцевъ до ноября, когда довольно сильно опоздавшаяся вслѣдствіе сырой и холодной погоды новая жатва поступила на рынокъ, продавались только рѣдкія небольшія партіи при крайне незначительномъ подвозѣ. Основное настроеніе крайне вялой въ это время торговли было почти постоянно твердое и предложенія небольшихъ партій иностранными прядильщиками принимались въ общемъ по высокимъ цѣнамъ. Лишь въ октябрѣ въ виду ожидаемаго хорошаго въ качественномъ отношеніи урожая настроеніе стало ослабѣвать. Дальнѣйшій упадокъ цѣнъ послѣдовалъ въ ноябрѣ по прибытіи на внутренніе рынки свѣжаго товара въ большемъ количествѣ. Тогда какъ за границу настроеніе по товарамъ на поставку продолжалось быть вялымъ, въ Ригѣ въ серединѣ ноября лень на немедленную погрузку охотно покупался для покрытія состоявшихся заказовъ.



Вслѣдствіе сего цѣны на наличный товаръ нашего района при недостаточномъ подвозѣ держались на сравнительно высокомъ уровнѣ, а именно около 3 рублей выше рыночной цѣны. Затихше въ торговлѣ товаромъ на поставку обуславливалось сильнымъ упадкомъ цѣнъ на сланецъ, повліявшимъ на покупателей, а упадокъ этихъ цѣнъ нашелъ себѣ объясненіе въ большомъ, но въ качественномъ отношеніи неудовлетворительномъ урожаѣ въ районахъ льна-сланца. Вслѣдствіе слабаго заграничнаго спроса торговля въ послѣдній мѣсяцъ года была довольно тиха при небольшомъ подвозѣ моченца, при чемъ въ цѣнахъ не происходило существенныхъ измѣненій. Слабый подвозъ льна въ это время объясняется сильнымъ опоздашемъ жатвы, а равно значительнымъ затрудненіемъ работъ вслѣдствіе сильныхъ морозовъ во внутреннихъ частяхъ имперіи; за то сланецъ подвозился въ декабрѣ въ большомъ количествѣ по желѣзнымъ дорогамъ. Экспортъ, совершенно затихшій въ продолженіи времени отъ іюля до октября, довольно замѣтно поднялся въ ноябрѣ и принялъ большіе размѣры (800,000 пудовъ) въ декабрѣ.

Но качеству урожай льна, какъ сланца, такъ и моченца, былъ средній, за исключеніемъ лифляндскаго кронъ, который качественно хорошо выпалъ, также хорошъ былъ урожай въ нѣкоторыхъ участкахъ Курляндской губерніи. Во всякомъ случаѣ въ урожаѣ преобладали низкія марки.

За лифляндскій „Zins“ въ началѣ года платили 50 рублей за берковецъ и эта цѣна держалась почти въ теченіе всего года; лишь въ послѣднихъ мѣсяцахъ цѣны падали до 48<sup>1</sup>/<sub>2</sub> рублей. На товаръ сего рода былъ сильнѣйшій спросъ. За курляндскій „Zins“ въ небольшихъ пробныхъ партіяхъ въ началѣ года цѣна была 47 руб., но затѣмъ впослѣдствіи постепенно ослабѣвала до 43<sup>1</sup>/<sub>2</sub> рублей въ концѣ года. Въ это время уплаченныя отдѣльными мѣстными экспортерами цѣны сильно разнились, что объясняется необходимостью закупокъ для исполненія заключенныхъ сдѣлокъ. Цѣна на ХНДХ въ началѣ года была 43 руб. за берковецъ и на этомъ уровнѣ держалась и въ теченіе слѣдующихъ мѣсяцевъ; лишь въ концѣ года наступило небольшое паденіе цѣнъ. Опочецкій ленъ продавали въ концѣ года по 50 рублей за берковецъ, тогда какъ за первый поступившій на рынокъ пробный товаръ платили высшія цѣны.

Во всѣхъ перечисленныхъ въ выше помѣщенной таблицѣ портахъ, за исключеніемъ Либавы, замѣтно въ отчетномъ году увеличеніе вывоза. Собственно Рижскій портъ, важнѣйшее по вывозу льна мѣсто, отпуская около 1,1 милл. пудовъ больше, чѣмъ въ 1901 и 1900 годахъ. Изъ всѣхъ перечисленныхъ выше лѣтъ лишь 1899, 1898, 1896 и 1895 гг. показываютъ высшую сумму экспорта, чѣмъ отчетный годъ. Впрочемъ наша льняная торговля въ отчетномъ году показываетъ

болѣе благопріятную картину, чѣмъ выше указано, такъ какъ къ суммѣ вывоза въ 3,9 милл. пудовъ надо прибавить еще то количество льна, которое вывезено за границу черезъ Виндаву на счетъ Рижскихъ экспортеровъ; а именно черезъ Виндаву вывезено 1,8 милл. пудовъ, которые хотя по большей части представляются транзитнымъ грузомъ, но въ числѣ которыхъ также имѣется Рижскій экспортный товаръ. Съ другой стороны экспортъ Либавы въ сравненіи съ 1901 годомъ сократился на выше чѣмъ 1 миллионъ пудовъ. Изъ этого явствуется что Виндавскій портъ, вслѣдствіе своего включенія въ русскую желѣзнодорожную сѣть, уже теперь нанесъ сильный ущербъ экспортной дѣятельности Либавскаго порта, который долженъ былъ уступить Виндавѣ свою роль аван-порта Риги.

Черезъ Ревель, куда Петербургскіе экспортеры направляютъ свои товары во время закрытія навигаціи, въ 1902 г. вывезено приблизительно 200,000 пудовъ болѣе чѣмъ въ предшествовавшемъ году. Непосредственный экспортъ С.-Петербурга также показываетъ нѣкоторое увеличеніе противъ 1901 г., а именно на 127,000 пудовъ. Наконецъ и экспортъ Пернова и Архангельска немного увеличился: первого на 65,000 пудовъ, второго на 11,000 пудовъ.

На долю портовъ Балтійскаго моря изъ общей суммы русскаго вывоза льна приходятъ въ послѣдніе 3 года:

	1900	1901	1902
Рига . . . .	26,9 0/0	33,4 0/0	36,8 0/0
Либава . . . .	21,3 0/0	14,3 0/0	1,3 0/0
Виндава . . . .	—	—	17,0 0/0
Ревель . . . .	12,3 0/0	9,7 0/0	10,2 0/0
Перновъ . . . .	6,1 0/0	6,2 0/0	5,5 0/0
С.-Петербургъ . .	4,2 0/0	1,9 0/0	2,7 0/0
Всего . . . .	70,8 0/0	65,5 0/0	73,5 0/0

Почти три четверти всего вывезеннаго изъ Россіи льна въ 1902 г. направлялись черезъ балтійскіе порты, въ числѣ которыхъ Рига занимаетъ первое мѣсто; послѣ длиннаго промежутка слѣдуетъ Виндава, Ревель занимаетъ третье, Перновъ четвертое, С.-Петербургъ пятое и Либава, которая до 1901 г. всегда держалась на второмъ, послѣднее мѣсто.

На долю портовъ Балтійскаго моря изъ общей массы русскаго вывоза, составлявшаго въ 1902 г.  $10\frac{2}{3}$  милл. пудовъ и въ 1901 г. около  $8\frac{1}{2}$  милл. пудовъ, приходится 7,8 милл. пудовъ въ 1902 г. и 5,5 милл. пудовъ въ 1901 г., на отпущъ черезъ важнѣйшія таможи сухопутной границы (Вержболово и Граево) 2,2 и 1,9 милл. пудовъ. Въ торговлѣ южныхъ портовъ лень вообще не встрѣчается.

Вывозъ льна изъ Россіи по даннымъ Статистическаго Отдѣла Департамента Таможенныхъ Сборовъ представляетъ слѣдующую картину. Вывозилось:

1891 :	11,332,000	пуд.
1892 :	12,048,000	"
1893 :	12,266,000	"
1894 :	8,804,000	"
1895 :	13,782,000	"
1896 :	12,601,000	"
1897 :	12,449,000	"
1898 :	13,852,000	"
1899 :	13,925,000	"
1900 :	10,504,000	"
1901 :	8,436,000	"
1902 :	10,664,000	"

Изъ сего числа по доставленнымъ Биржевому Комитету частнымъ свѣдѣніямъ направлялись черезъ Вержболовскую Таможню:

1889 :	3,004,548	пуд.
1890 :	2,750,227	"
1891 :	2,243,702	"
1892 :	2,244,472	"
1893 :	2,306,804	"
1894 :	1,332,282	"
1895 :	1,971,604	"
1896 :	1,546,458	"
1897 :	1,752,389	"
1898 :	1,583,999	"
1899 :	1,490,735	"
1900 :	1,324,040	"
1901 :	1,242,730	"
1902 :	1,517,420	"

Отпускъ льна черезъ Вержболовскую Таможню по сему въ 1902 г. въ сравненіи съ предшествовавшимъ годомъ также увеличился (прибл. на 275,000 пудовъ), но и здѣсь по всѣмъ другимъ предшествовавшимъ годамъ сумма вывоза существенно больше, что впрочемъ представляется отраднымъ явленіемъ относительно торговли балтійскихъ портовъ. Черезъ названную Таможню отправляются большія партіи льна, которыя, собственно говоря, должны были-бы отправляться черезъ Ригу, такъ какъ онѣ происходятъ изъ района, тяготеющаго къ Ригѣ. Если же теперь окажется, что количество отправокъ черезъ Вержболово, предназначенныхъ большею частью для Кенигсберга, сократилось, то это обстоятельство служитъ признакомъ того, что Рига, какъ и остальные балтійскіе порты въ послѣднее время были въ состояніи,



лучше использовать свой районъ снабженія пхъ льномъ. Въ отчетномъ году изъ направленныхъ черезъ Вержболово количествъ происходило изъ Верро 23,780 пуд., изъ Пскова 70,010 пуд., изъ Острова 165,760 пуд., изъ Корсовки 25,020 пуд., изъ Рѣжицы 20,470 пуд., изъ Витебска 265,410 пуд., изъ Поневѣжа 35,990 пуд., изъ Славянишекъ 25,620 пуд., изъ Бѣжецка 83,150 пуд., изъ Ржева 159,870 пуд., изъ Вологды 52,710 пуд., изъ Сычевки 67,630 пуд. и изъ Порхова 37,830 пудовъ, т. е. всего 1,033,250 пудовъ.

Вывозъ льна изъ Россіи въ отчетномъ году увеличился въ сравненіи съ 1901 г. на 2,2 милл. пудовъ, но все таки значительно уступаетъ всѣмъ остальнымъ предшествовавшимъ годамъ, за исключеніемъ 1900 и 1894 г. г., въ которые вывозилось на 160,000 и 1,8 милл. пудовъ менѣе. Въ сравненіи съ наилучшимъ до того 1899 г. убыль вывоза въ отчетномъ году составляетъ  $3\frac{1}{4}$  милл. пудовъ.

Въ общемъ вывозѣ Россіи балтійскіе порты участвовали въ 1902 г. съ 73,5<sup>0</sup>/о, въ 1901 г. съ 65,5<sup>0</sup>/о и въ 1900 г. съ 70,8<sup>0</sup>/о, тогда какъ на пограничныя таможни Вержболовскую и Граевскую въ эти годы приходятъ 20,3<sup>0</sup>/о, 22,4<sup>0</sup>/о и 20<sup>0</sup>/о.

Наступившее въ послѣдніе 3 года сокращеніе русской льняной торговли является послѣдствіемъ довольно посредственныхъ урожаевъ въ 1899 г. Также результатъ 1902 г. нельзя назвать отличнымъ.

О ходѣ русской льняной торговли въ 1902 г. органъ Министерства Финансовъ, „Торгово-Промышленная Газета“, выражается слѣдующимъ образомъ:

„Мало удовлетворительные урожаи льна въ 1900 и 1901 г. г. имѣли своимъ послѣдствіемъ, что и въ прошломъ году съ самаго начала не рассчитывали на болѣе обширное предложеніе, такъ какъ запасы были истощены и спросъ постоянно увеличивался, вслѣдствіе чего нѣкоторыя экспортныя фирмы уже въ февралѣ прошлаго года повысили цѣны; это вызвало противныя мѣры со стороны другихъ фирмъ, которыя продавали большія партіи, поставляемые весною, за болѣе дешевую цѣну, такъ какъ онѣ значительно переоцнили имѣющіеся еще въ странѣ запасы. При открытіи навигаціи ошибка эта обнаружилась, такъ какъ предложеніе было гораздо меньше, чѣмъ онѣ ожидали. Вслѣдствіе сего въ теченіе лѣта на рынкѣ господствовала оживленная дѣятельность при устойчивыхъ цѣнахъ и когда въ августѣ истекшаго года виды на урожай льна въ Россіи оказались не особенно благопріятными, цѣны еще болѣе поднялись. За границу виды на урожай также не были блестящи, въ особенности потому, что площадь посѣва, не смотря на хорошія цѣны, не была увеличена. Вслѣдствіе сего льняная кампанія 1902/03 г. началась осенью высокими цѣнами. По разнымъ причинамъ цѣны временно довольно существенно падали, но вслѣдствіе оживляющагося спроса въ декабрѣ произошло

опять повышеніе цѣнъ и новый годъ — какъ и оба предшествовавшіе года — начался съ устойчивыми и высокими цѣнами.“

Главнѣйшіе потребители русскаго льна — Великобританія и Ирландія, затѣмъ бельгійскіе, французскіе и германскіе рынки.

Что касается до торговли льняными оческами, то въ ней С.-Петербургъ достигъ наивысшаго значенія, а именно черезъ этотъ портъ вывозилось: въ 1902 г. 309,000 пуд., въ 1901 г. 310,000 пуд., въ 1900 г. 391,000 пуд., въ 1899 г. 426,627 пуд., въ 1898 г. 401,221 пуд., въ 1897 г. 558,125 пуд., и въ 1896 г. 436,044 пуд. Слѣдовательно въ трехъ послѣднихъ годахъ вывезенное количество не было такъ обширно какъ прежде.

Вывозъ Риги въ отчетномъ году довольно существенно сократился, обнимая только 130,481 пудъ противъ 302,274 пудовъ въ 1901 г., 182,003 пудовъ въ 1900 г., 489,709 пудовъ въ 1899 г., 218,111 пуда въ 1898 г., 164,597 пудовъ въ 1897 г. и 170,573 пудовъ въ 1896 г.

Черезъ Либаву отправлено было въ 1902 г. — 44,152 пуд. противъ 223,000 пуд. въ 1901 г. и 258,000 пуд. въ 1900 г.

По изданнымъ Ревельскимъ статистическимъ отдѣломъ свѣдѣніямъ черезъ этотъ портъ очесокъ и кодили отправлено было: въ 1902 г. 219,134 пуд., въ 1901 г. 208,442 пуд., въ 1900 г. — 173,905 пуд., въ 1899 г. — 201,656 пуд., въ 1898 г. — 167,396 пуд., въ 1897 г. — 134,770 пуд. и въ 1896 г. 110,622 пуд.

Вывозъ Пернова въ отчетномъ году увеличился, а именно до 115,939 пудовъ противъ 64,212 пуд. въ 1901 г., 84,698 пуд. въ 1900 г., 105,476 пуд. въ 1899 г., 115,967 пуд. въ 1898 г., 100,231 пуд. въ 1897 г. и 92,283 пуд. въ 1896 г.

Изъ Архангельскаго порта вывозится болѣе льняныхъ очесокъ чѣмъ льна, а именно 56,000 пуд. противъ 80,000 пудовъ въ 1901 г., 93,000 пуд. въ 1900 г., 128,471 пуд. въ 1899 г., 135,635 пуд. въ 1898 г. и 135,682 пуд. въ 1897 г.

Черезъ всѣ балтійскіе порты отправлялось въ 1902 г. 818,706 пудовъ противъ 1,107,928 пуд. въ 1901 г., т. е. вывозъ отчетнаго года уменьшился прилб. на 300,000 пудовъ. Черезъ сухопутную границу (Вержболово и Граево) вывезено въ 1902 г. 392,000 пуд. противъ 444,000 пуд. въ 1901 г., слѣдовательно въ первомъ на 64,000 пуд. менѣе.

Въ общемъ вывозъ очесокъ изъ Россіи, составлявшемъ въ 1902 г. около 2 милл. пуд. противъ 1,7 милл. пуд. въ предшествующемъ году, балтійскіе порты участвовали съ 48,9<sup>0</sup>/<sub>0</sub> и 56,2<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, а главнѣйшіе переходные пункты сухопутной границы (Вержболово и Граево) съ 23,4<sup>0</sup>/<sub>0</sub> и 22,5<sup>0</sup>/<sub>0</sub>. Слѣдовательно въ отчетномъ году вывезенное черезъ балтійскіе порты количество вдвое больше.

Изъ всего вывезеннаго изъ Россіи количества льняныхъ очесокъ приходитъ на отдѣльные балтійскіе порты:

	1900	1901	1902
	‰	‰	‰
на Ригу . . . .	9,3	15,3	7,8
„ Либаву . . . .	13,1	11,3	2,6
„ Виндаву . . . .	—	—	?)
„ Ревель . . . .	8,8	10,6	13,1
„ Перновъ . . . .	4,3	3,3	6,9
„ С.-Петербургъ .	19,9	15,7	18,5
Всего . . . . .	55,4	56,2	48,9

По своему значенію въ торговлѣ оческами въ отчетномъ году порты эти слѣдуютъ одинъ за другимъ въ слѣдующей очереди: С.-Петербургъ, Ревель, Рига, Перновъ и наконецъ Либава, занявшая еще въ 1901 г. третье мѣсто. Нанесло ли соперничество Виндавы и по этому товару ущербъ Либавскому экспорту, мы не въ состояніи обсудить, такъ какъ въ нашемъ распоряженіи не имѣется данныхъ о вывозѣ льняныхъ очесокъ чрезъ Виндавскій портъ.

По свѣдѣніямъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ вывозъ льняныхъ очесокъ изъ Россіи въ послѣдніе шесть лѣтъ обнималъ слѣдующія количества:

1897:	1,849,000	пуд.
1898:	1,690,000	„
1899:	2,252,000	„
1900:	1,966,000	„
1901:	1,973,000	„
1902:	1,673,000	„

Слѣдовательно уменьшеніе вывоза въ сравненіи съ 1901 г. составляетъ круглымъ числомъ 300,000 пудовъ.

Вывозимыя изъ Россіи льняныя очески направляются преимущественно въ Великобританію, Францію, Германію и Бельгію.

Вывозъ пеньки изъ Риги составлялъ:

1866—1870:	1,207,433	пуд.	средн.	числомъ
1871—1875:	1,230,848	„	„	„
1876—1880:	1,260,678	„	„	„
1881—1885:	1,335,613	„	„	„
1886:	858,281	„		
1887:	1,076,461	„		
1888:	699,407	„		
1889:	698,969	„		
1890:	590,969	„		

\*) По Виндавѣ данныхъ за 1902 г. не имѣется въ нашемъ распоряженіи.



1886—1890 :	784,817	„	средн. числомъ
1891 :	577,273	„	
1892 :	388,650	„	
1893 :	450,865	„	
1894 :	410,929	„	
1895 :	478,554	„	
1891—1895 :	461,254	„	средн. числомъ
1896 :	434,156	„	
1897 :	310,210	„	
1898 :	440,935	„	
1899 :	489,892	„	
1900 :	387,763	„	
1896 —1900 :	412,591	„	средн. числомъ
1901 :	570,982	„	
1902 :	573,265	„	

Первые мѣсяца отчетнаго года въ пеньковой торговлѣ проходили въ общемъ довольно тихо съ небольшими оборотами, что вызвано было твердыми цѣнами въ Россіи и, не смотря на незначительные запасы, слабою склонностью къ закупкамъ за границую. Такъ какъ товаровладѣльцы на нашихъ внутреннихъ рынкахъ, въ виду имѣющихся въ ихъ распоряженіи незначительныхъ запасовъ соблюдали обидительное настроеніе и воздержались отъ предложенія своего товара, то подвозы къ Рижскому рынку оставались въ скромныхъ размѣрахъ.

Лишь въ маѣ спросъ изъ-за границы немного оживился, но торговля не могла хорошо развиваться, потому что внутреннія цѣны все еще держались на сравнительно высокомъ уровнѣ. Вслѣдствіе наступившаго въ іюнѣ общаго повышенія цѣнъ на волокнистыя вещества цѣны на пеньку также обнаружили повышательное настроеніе, что побудило иностранныхъ прядильщиковъ къ ограниченію спроса. Въ это время на нашихъ внутреннихъ рынкахъ запасы зимняго товара были совершенно истощены, лѣтняго товара имѣлось еще въ достаточномъ количествѣ, но только по затребованнымъ торговцами высокимъ цѣнамъ. Въ іюлѣ, составляющемъ вмѣстѣ съ іюнемъ, какъ извѣстно по опыту, самое тихое время года для пеньковой торговли, обороты также были довольно незначительны. Въ послѣднихъ пяти мѣсяцахъ года торговля въ общемъ шла довольно вяло и лишь изрѣдка проявлялось нѣкоторое оживленіе. Главнѣйшимъ препятствіемъ развитія торговли представлялись высокія требованія русскихъ товаровладѣльцевъ, къ чему присоединилось еще то обстоятельство, что манильская и итальянская пенька, сильно конкурирующая на всемірномъ рынкѣ съ русскимъ произведеніемъ, предлагалась за сравнительно низкія цѣны. Болѣе значительное количество зимняго товара поступило на рынокъ лишь поздно, въ ноябрѣ, въ то время, когда уже далъ себѣ чувствовать

сильный недостатокъ товара стараго урожая. Слѣдовательно наиболѣе бойко происходила отгрузка въ послѣдней трети года.

Цѣны на пеньку со станціи Рига въ началѣ года были выше чѣмъ въ концѣ года и понизились за OSFPRH съ 48 до 46 руб. 50 коп. за берковецъ, за SFPRH съ 46 руб. до 44 руб. 50 коп., съ ESPRH съ 45 руб. до 43 руб. 50 коп. и за PRH съ 44 руб. до 42 руб. 50 коп., между тѣмъ какъ за очески онѣ пали съ 28 руб. до 27 руб. 50 коп.

Свенская ярмарка въ Брянскѣ, имѣвшая въ особенности въ прежнее время рѣшающее вліяніе на состояніе цѣнъ сезона, прошла въ довольно тихомъ настроеніи. Склонность къ покупкамъ была очень слаба, тогда какъ съ другой стороны настроеніе покупателей было очень твердое. По сему обороты были очень ограничены.

Вывозная дѣятельность Риги въ послѣдніе годы, не смотря на небольшіе урожай, ходила въ поднимающемся направленіи, что заслуживаетъ тѣмъ большаго вниманія, что въ прежніе годы лучшаго урожая цифры вывоза были меньше. Это обстоятельство указываетъ на то, что Рига въ послѣднее время опять стала съ лучшимъ успѣхомъ соперничать съ Кенигсбергскими экспортерами, которые все болѣе притащили къ себѣ торговлю пенькой. Вывозъ пеньки въ отчетномъ году, превышающій вывозъ 1901 г. на нѣсколько тысячъ пудовъ, показываетъ лучший результатъ съ 1892 г.

Изъ Либавы, въ которую наши экспортеры направляли свой товаръ во время закрытія навигаціи въ нашемъ порту, въ 1902 г. вывозилось 59,972 пудовъ, противъ 165,962 пуд. въ 1901 г., 170,249 пуд. въ 1900 г., 60,094 пуд. въ 1899 г., 64,703 пуд. въ 1898 г., 130,289 пуд. въ 1897 г., 244,766 пуд. въ 1896 г. и 224,328 пуд. въ 1895 г. Вывозъ Либавы носить въполнѣ характеръ случайный въ зависимости отъ болѣе или менѣе продолжительной недоступности Рижскаго порта. Насколько открытіе Виндавскаго порта, занимающаго начиная съ отчетнаго года прежнюю роль Либавы какъ аванъ-порта Риги, повліяло на послѣдовавшее въ 1902 г. довольно значительное уменьшеніе Либавскаго вывоза пеньки (на 106,000 пудовъ въ сравненіи съ 1901 г.), мы не въ состояніи обсудить, такъ какъ въ изданіяхъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ не имѣется статистическихъ свѣдѣній о вывозѣ пеньки черезъ Виндаву, а наши старанія, достать данныхъ о вывозной торговлѣ Виндавы, пока не увѣнчались успѣхомъ.

Черезъ Ревель отправлено было въ 1902 г. только 8000 пудовъ\*) противъ 55,000 пуд. въ 1901 г., 85,242 пуд. въ 1900 г., 14,065 пуд. въ 1899 г., 12,064 пуд. въ 1898 г., 20,778 пуд. въ 1897 г., 29,550 пуд. въ 1896 г. и 30,066 пуд. въ 1895 г.

\*) По даннымъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ.

С.-Петербургскій вывозъ пеньки обнималъ въ 1902 г. — 18,000 пуд., въ 1901 г. — 23,000 пуд., въ 1900 г. — 18,000 пуд. и въ 1899 г. — 14,000 пуд.

Всѣ перечисленные 4 балтійскіе порта участвовали въ общемъ русскомъ вывозѣ пеньки слѣдующимъ образомъ :

	1900	1901	1902
С.-Петербургъ . . . . .	0,7 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	0,9 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	0,9 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
Рига . . . . .	16,3 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	22,5 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	27,2 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
Либава . . . . .	7,2 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	6,5 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	2,8 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
Ревель . . . . .	3,6 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	2,2 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	0,4 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
Всего . . . . .	27,8 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	32,1 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	31,3 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>

Какъ съ издавна, такъ Рига и нынѣ еще сохраняетъ за собою среди портовъ Балтійскаго моря значеніе важнѣйшаго экспортнаго пункта по вывозу пеньки, да почти одна только заслуживаетъ вниманія, такъ какъ черезъ Либаву, отправлявшую количество пеньки, имѣющее еще нѣкоторое значеніе, проходитъ, какъ выше уже объяснено, почти исключительно транзитный товаръ. Всѣ балтійскіе порты вмѣстѣ отпускали за границу въ 1902 г. круглымъ числомъ 815,000 пудовъ противъ 659,000 пудовъ въ предшествовавшемъ году, т. е. въ первомъ на 156,000 пудовъ болѣе.

Изъ вывезеннаго въ 1902 г. черезъ балтійскіе порты количества пеньки на одну только Ригу приходятъ 573,000 пуд., такъ что на всѣ остальные порты вмѣстѣ взятые приходятъ только 86,000 пудовъ.

Вывозъ пеньки изъ Россіи по свѣдѣніямъ Статистическаго Отдѣла Департамента Таможенныхъ Сборовъ выражался слѣдующимъ образомъ :

1891 :	3,429,000	пуд.	
1892 :	2,933,000	"	
1893 :	2,725,000	"	
1894 :	2,937,000	"	
1895 :	3,374,000	"	
1891—1895 :	3,080,000	"	средн. числомъ
1896 :	2,980,000	"	
1897 :	2,324,000	"	
1898 :	2,287,000	"	
1899 :	2,392,000	"	
1900 :	2,377,000	"	
1896—1900 :	2,472,000	"	средн. числомъ
1901 :	2,542,000	"	
1902 :	2,109,000	"	



Черезъ пограничную станцію Вержболово по частнымъ свѣдѣніямъ, полученнымъ Виржевымъ Комитетомъ изъ Эйдткунена, прошло :

1891 :	1,518,804	пуд.	
1892 :	1,352,159	"	
1893 :	942,837	"	
1894 :	1,079,915	"	
1895 :	999,573	"	
1891—1895 :	1,178,657	"	средн. числомъ
1896 :	1,001,695	"	
1897 :	942,621	"	
1898 :	852,600	"	
1899 :	805,040	"	
1900 :	833,290	"	
1896 -1900 :	887,049	"	средн. числомъ
1901 :	740,750	"	
1902 :	615,930	"	

Но сему русскій вывозъ пеньки ни въ одномъ изъ перечисленныхъ въ первой таблицѣ лѣтъ не былъ столь незначительныхъ размѣровъ чѣмъ въ истекшемъ году. Уменьшеніе противъ 1901 г. составляетъ 433,000 пудовъ, каковое количество, въ виду уже безъ того не особенно высокой цифры вывоза, нельзя не признать довольно крупнымъ. На причины уменьшенія сбыта русской пеньки на всемірномъ рынкѣ мы уже неоднократно указывали въ нашихъ прежнихъ отчетахъ. Причины эти заключаются преимущественно въ усиленномъ потребленіи итальянскаго произведенія и въ особенности заокеанскихъ волокнистыхъ веществъ, а также во всемъ болѣе распространяющемся примѣненіи проволочныхъ канатовъ взамѣнъ неньковыхъ. Кромѣ того играютъ въ этомъ отношеніи нѣкоторую роль недостаточные въ послѣднихъ годахъ урожаи пеньки.

Въ общемъ русскомъ вывозѣ пеньки, составлявшемъ въ 1902 г. круглымъ числомъ 2,1 милл. пудовъ противъ 2,5 милл. пуд. въ 1901 г., балтійскіе порты участвовали съ 31,3% противъ 32,1% въ 1901 г., тогда какъ на желѣзнодорожныя перевозки черезъ двѣ таможи на западной сухопутной границѣ, Вержболово и Граево, приходятъ 59,4% и 60,1%, такъ какъ по официальнымъ даннымъ черезъ эти пограничные пункты вывозилось въ 1902 г. 1,252,000 пуд. и въ 1901 г. — 1,527,000 пудовъ, т. е. въ отчетномъ году на 275,000 пудовъ менѣе.

Слѣдовательно значеніе балтійскихъ портовъ въ торговлѣ этимъ товаромъ гораздо меньше, что отчасти надо приписать конкуренціи Кенигсберга, производящемъ бойкую посредническую торговлю въ особенности съ Великобританією. Въ этотъ портъ отправляются значительныя количества пеньки, происходящей изъ Рижскаго раіона

снабжения; эти грузы собственно должны были-бы направляться черезъ Ригу. Въ отчетномъ году такимъ образомъ изъ отправленныхъ черезъ Вержболово грузовъ пеньки прибыло со станцій: Орла — 42,000 пуд., Рославля — 21,850 пудовъ, Карачева — 88,910 пудовъ, Курска — 24,350 пуд., Новозыбкова — 39,650 пуд., Унечи — 37,210 пуд., Залѣгоща — 30,570 пуд., Рыльска — 30,270 пуд. и пр.

Изъ южныхъ портовъ вывозились лишь совершенно ничтожныя партіи пеньки въ видѣ исключенія.

Русская пенька сбывается по большей части въ Великобританіи, хотя преимущественно черезъ посредничество Германіи. Кромѣ того являются видными потребителями пеньки Германія, Бельгія и Франція.

Русскій отпускъ пеньковой пакли иллюстрируется нижеслѣдующею таблицею:

1897 :	655,000	пуд.
1898 :	728,000	„
1899 :	595,000	„
1900 :	656,000	„
1901 :	643,000	„
1902 :	750,000	„

Слѣдовательно сбытъ пеньковой пакли въ отчетномъ году въ сравненіи съ 1901 г. увеличился на 107,000 пудовъ и превышаетъ также всѣ другіе предшествоващія годы.

Изъ Риги вывозилось въ 1902 г. — 180,000 пудовъ противъ 40,091 пуд. въ 1901 г., 57,476 пуд. въ 1900 г., 150,808 пуд. въ 1899 г., 72,773 пуд. въ 1898 г. и 32,749 пуд. въ 1897 г. Слѣдовательно вывозъ пеньковой пакли въ отчетномъ году увеличился довольно замѣтно.

Черезъ С.-Петербургъ отправлено было по официальнымъ даннымъ 35,000 пудовъ противъ 13,000 пуд. въ 1901 г., 156,000 пуд. въ 1900 г. и 39,000 пуд. въ 1899 г. Весь экспортъ Либавы по даннымъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ обнималъ въ отчетномъ году 3000 пуд. противъ 60,000 пуд. въ 1901 г., 31,000 пуд. въ 1900 г. и 31,000 пуд. въ 1899 г.

Всѣ балтійскіе порты вмѣстѣ отпускали круглымъ числомъ 105,000 пуд. болѣе, чѣмъ въ предшествовавшемъ году, а именно 218,003 пуд. противъ 113,091 пуд. въ 1901 г., что составляетъ 29,1% и 17,5% общаго русскаго вывоза пеньковой пакли.

Въ общей русской виѣшной торговлѣ этимъ товаромъ процентная доля отдѣльныхъ балтійскихъ портовъ составляетъ:

	1900	1901	1902
Рига . . . .	8,7 0/0	6,2 0/0	24,0 0/0
Либава . . . .	5,2 0/0	9,3 0/0	0,4 0/0
С.-Петербургъ .	23,8 0/0	2,0 0/0	4,7 0/0
Всего . . . .	37,7 0/0	17,5 0/0	29,1 0/0

Какъ видно, участіе этихъ портовъ подвергалось довольно сильнымъ колебаніямъ. Занимали первое мѣсто въ 1900 г. С.-Петербургъ, въ 1901 г. Либава и въ 1902 г. Рига.

При вывозѣ черезъ сухопутную границу имѣютъ преимущественное значеніе таможи Вержболово и Волочискъ, черезъ которыя проходило въ 1901 г. — 223,000 пуд. и въ 1902 г. — 198,000 пуд. или 34,7% и 26,4% всего вывезеннаго изъ Россіи количества пеньковой пакли.

Изъ Риги вывозилось выбойнаго льнянаго сѣмени:

1866—1870 :	1,262,356	пуд. средн. числомъ
1871—1875 :	1,439,113	" " "
1876—1880 :	1,829,584	" " "
1881—1885 :	2,020,537	" " "
1886—1890 :	3,123,862	" " "
1891 :	2,567,284 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"
1892 :	1,567,071	"
1893 :	1,150,941	"
1894 :	1,771,506	"
1895 :	2,582,753 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	"
1891—1895 :	1,927,911	" средн. числомъ
1896 :	3,046,617 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	"
1897 :	4,198,532 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	"
1898 :	1,796,586	"
1899 :	1,845,409 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"
1900 :	2,142,450 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	"
1896—1900 :	2,605,919	" средн. числомъ
1901 :	349,635	"
1902 :	1,111,855	"

Хотя наша торговля выбойнымъ льнянымъ сѣменемъ довольно значительно превышала торговлю 1901 г., она все таки еще далеко не достигла размѣровъ прежнихъ лѣтъ. Сокращеніе этой отрасли торговли объясняется тѣмъ, что вслѣдствіе продолжительно слабыхъ урожаевъ свободное къ вывозу количество было крайне ограничено. Рядъ плохихъ урожаевъ начался въ 1899 г., а урожай 1900 г. далъ также сильную убыль, какъ и 1901 г., въ которомъ довольно большое увеличеніе площади посѣва оказалось безуспѣшнымъ вслѣдствіе вполнѣ недостаточнаго урожая. Посѣвы въ отчетномъ году, вызвавшіе первоначально большія надежды, въ особенности въ нашемъ районѣ снабженія (въ Курляндской, Лифляндской, Псковской, Виленской, Витебской и Смоленской губерніяхъ) сильно повреждены были продолжительной влажною погодою и ранними морозами; часто сѣмена вообще не назрѣли, такъ что пришлось отказаться отъ жатвы сѣмянъ въ пользу жатвы льна. Что вообще нашъ вывозъ прошлаго года могъ еще



достичь показаннаго въ таблицѣ размѣра, произошло лишь благодаря тому обстоятельству, что урожай хорошо вышелъ въ южномъ районѣ производства льна.

При крайне скудныхъ запасахъ и слабомъ подвозѣ отчетный годъ начался съ тѣми-же цѣнами, съ которыми кончался 1901 г., а именно 186—188 коп. за обыкновенное сушеное льняное сѣмя. Уже въ концѣ января цѣны поднялись до 191 коп. и обнаружили и въ послѣдствіи ясно поднимающееся настроеніе, такъ что въ концѣ марта, а равно въ теченіе всего апрѣля платили 205 коп., въ нѣкоторыхъ случаяхъ даже 210 коп. Но торговля, ограничивающаяся впрочемъ почти исключительно покрытіемъ мѣстныхъ потребностей, была довольно скромна. Въ слѣдующихъ мѣсяцахъ цѣны медленно, но постоянно понижались, такъ что въ концѣ іюля платили только еще 170 коп. При прибытіи осенью большихъ количествъ свѣжаго сѣмени цѣны еще болѣе падали. Тогда какъ въ сентябрѣ платили еще 153 коп., въ ноябрѣ возможно было выручить только отъ 135 до 140 коп., т. е. приблизительно на 65/70 коп. за пудъ меньше чѣмъ въ мартѣ, апрѣлѣ и маѣ мѣсяцахъ. Къ концу года замѣтно было нѣкоторое улучшеніе цѣнъ (до 144 и 145 коп.).

Подвозы до августа ограничивались немногими одинокими вагонами, лишь въ августѣ они стали оживляться и достигли высшаго размѣра въ послѣдней четверти года, когда помѣсячно прибывали въ Ригу отъ 600,000 до 700,000 пудовъ. Также усиливался въ послѣдніе мѣсяца вывозъ за границу приблизительно до 800,000 пудовъ, тогда какъ въ первые 9 мѣсяцевъ вывозилось только 300,000 пуд. Цѣны за друйское сѣмя, поднявшіяся въ началѣ года съ 185 коп. до 190 коп., въ ноябрѣ были 134—135 коп. и въ теченіе декабря постепенно поднялись опять до 142 и 143 коп. Степное сѣмя въ августѣ достигаетъ до 166 коп., но понизилось въ сентябрѣ до 160 коп. и въ октябрѣ до 155 коп. Въ концѣ года платили около 152 коп. Въ началѣ года въ Ригѣ степнымъ сѣменемъ не торговалось.

Тонкое Курляндское сѣмя въ отчетномъ году не поступило на рынокъ, такъ какъ жатва была крайне недостаточна.

Вышія цѣны 1902 года равнялись цѣнамъ 1901 г., а именно онѣ составляли за обыкновенное сушеное сѣмя 210 коп. противъ 210 и 212 коп. 1901 г., 183—186 коп. (иногда даже до 189 коп.) въ 1900 г., 150 коп. (иногда 154, 156 до 157 и 159 коп.) въ 1899 г., 133—135 коп. въ 1898 г. и 112—113 коп. въ 1897 г. Слѣдовательно повышеніе цѣнъ съ 1897 г. громадное.

Вывозъ сего товара черезъ нашъ портъ, потерпѣвшій въ 1901 г. ярко обрисовывавшееся ограниченіе, въ отчетномъ году обнаружило опять нѣкоторое повышеніе, такъ какъ въ этомъ году вывозилось на 762,000 пуд. болѣе чѣмъ въ 1901 г. Тѣмъ не менѣе вывезенное въ

1902 г. количество еще значительно ниже вывоза всѣхъ перечисленныхъ въ вышеприведенной таблицѣ лѣтъ. Причина сего явленія кроется не только въ выше уже упомянутыхъ мало удовлетворительныхъ результатахъ урожая въ послѣднихъ лѣтъ, но также и въ томъ обстоятельствѣ, что внутреннее потребление сѣмянъ поднялось довольно существенно благодаря постоянно успѣвающемуся развитію русской маслостроительной промышленности. Тогда какъ Рига въ 1901 г. по торговлѣ льнянымъ сѣменемъ занимала среди балтійскихъ портовъ третье мѣсто, за Либавою и С.-Петербургомъ, она въ отчетномъ году отвоевала себѣ опять обратно прежде всегда занятое ею первое мѣсто; а именно вывозились черезъ подлежащіе четыре балтійскіе порты слѣдующія количества льнянаго сѣмени:

	Либава	С.-Петербургъ	Ревель	Перновъ
1895 :	1,577,864	3,044,993	736,009	69,440
1896 :	1,496,556	3,078,075	599,772	312,295
1897 :	2,420,036	3,134,860	665,046	521,915
1898 :	1,158,948	1,259,824	364,563	230,000
1899 :	1,244,641	701,852	89,567	147,501
1900 :	1,744,100	2,016,000	296,107	248,053
1901 :	486,629	481,000	106,216	43,106
1902 :	624,101	680,000	105,555	43,130

По этой таблицѣ за Либавою и С.-Петербургомъ въ сравненіи съ 1901 г. значится увеличеніе вывоза въ 138,000 и 199,000 пудовъ, тогда какъ количество вывезеннаго черезъ Ревель и Перновъ льнянаго сѣмени держалось въ двухъ послѣднихъ годахъ почти на томъ-же уровнѣ.

Въ общемъ вывозъ льнянаго сѣмени изъ Россіи перечисленные 5 балтійскихъ портовъ въ послѣднихъ 3 годахъ участвовали слѣдующимъ образомъ:

	1900	1901	1902
	‰	‰	‰
Рига съ . . . .	12,7	7,7	18,1
Либава съ . . . .	10,3	10,7	10,1
Перновъ съ . . . .	1,5	0,9	0,7
Ревель съ . . . .	1,7	2,3	1,7
С.-Петербургъ съ .	11,9	10,6	11,1
Всего съ . . . .	38,1	32,2	41,7

Слѣдовательно участіе это увеличилось противъ 1901 г. на 9,5% и противъ 1900 г. на 3,6%. Общій вывозъ портовъ составлялъ въ 1902 г. 2,564,641 пуд. противъ 1,466,586 пуд. въ 1901 г. и 6,446,711 пуд. въ 1900 г. Посему отчетный годъ показываетъ противъ 1901 г. плюсъ въ 1,098,000 пуд., а противъ 1900 г. минусъ въ 3,882,000 пудовъ.

Черезъ южные порты по свѣдѣніямъ Статистическаго Отдѣла Департамента Таможенныхъ Сборовъ отправлялось въ первые 11 мѣсяцевъ послѣднихъ 5 лѣтъ слѣдующее количество льнянаго сѣмени.

	1898	1899	1900	1901	1902
	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.
Одесса . . .	628,000	1,269,000	742,000	58,000	249,000
Николаевъ . .	525,000	277,000	401,000	157,000	99,000
Евпаторія . .	110,000	59,000	—	37,000	22,000
Θеодосія . .	1,349,000	118,000	279,000	115,000	160,000
Керчь . . .	252,000	65,000	114,000	78,000	117,000
Маріуполь . .	1,473,000	346,000	207,000	15,000	61,000
Таганрогъ . .	462,000	165,000	84,000	8,000	19,000
Ростовъ на Д.	1,041,000	818,000	729,000	120,000	484,000
Новороссійскъ	1,432,000	3,311,000	4,413,000	663,000	246,000
Всего . .	7,272,000	6,428,000	6,969,000	1,251,000	1,457,000

Между тѣмъ какъ вывозъ балтійскихъ портовъ въ сравненіи съ 1901 г. увеличился приблизительно на 1,1 милл. пудовъ, отпускъ южныхъ портовъ увеличился круглымъ числомъ на 200,000 пуд. Все отправленное черезъ эти порты количество обнимало въ отчетномъ году 1,457,000 пудовъ и въ 1901 г. — 1,251,000 пудовъ, т. е. на 1,107,000 пуд. и 215,000 пуд. менѣе чѣмъ черезъ балтійскіе порты, тогда какъ отправлено было въ 1898 и 1899 гг. черезъ южные порты 7,3 милл. и 6,4 милл. пудовъ и черезъ балтійскіе порты только 6,4 и 4 милл. пудовъ. Слѣдовательно въ послѣднее время южные порты потеряли свое преобладающее положеніе въ торговлѣ льнянымъ сѣменемъ, уступая таковое балтійскимъ портамъ.

Въ общемъ вывозѣ льнянаго сѣмени изъ Россіи южные порты участвовали въ 1902 г.\*) — съ 28,4% противъ 31,2% въ 1901 г.\*), 44,2% въ 1900 г.\*) и 53,6% въ 1899 г.\*), тогда какъ участіе балтійскихъ портовъ составляло въ 1902 г.: 41,7%, въ 1901 г.: 32,2%, въ 1900 г.: 38,1% и въ 1899 г.: 30%.

Между тѣмъ какъ нѣсколько лѣтъ среди портовъ Чернаго и Азовскаго морей Новороссійскъ занималъ первое мѣсто, въ отчетномъ году Ростовъ на Дону занялъ это мѣсто, а Новороссійскъ отступилъ на третье мѣсто немедленно за Одессой. Изъ вывезеннаго изъ Россіи количества льнянаго сѣмени приходятъ въ 1902 г.\*) на Ростовъ на Дону 9,4%, Одессу 4,9%, Новороссійскъ 4,8%, Θеодосію 3,1%, Керчь 2,3%, Николаевъ 1,9%, Маріуполь 1,2% и Таганрогъ и Евпаторію по 0,4%. Громадную представляется убыль въ торговлѣ Новороссійска въ сравненіи съ 1900 г., а именно почти въ 4,2 милл. пуд. Самое большое значеніе въ торговлѣ этимъ товаромъ въ отчетномъ

\*) Въ первые 11 мѣсяцевъ года.



году досталось Ригѣ, за ней слѣдуетъ С.-Петербургъ, Либава, Ростовъ на Дону, Одесса, Новороссійскъ и пр.

Вывозъ льнянаго сѣмени черезъ нашу западную сухопутную границу въ отчетномъ году\*) также поднялся, обнимая 960,000 пудовъ противъ 738,000 пудовъ въ 1901 г.\*), 1,622,000 пудовъ въ 1900 г.\*), 1,007,000 пудовъ въ 1899 г.\*) и 1,078,000 пудовъ въ 1898 г.\*), что составляетъ въ процентномъ отношеніи къ общему вывозу въ 1902 г.\*): 18,7<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, 1901 г.\*): 18,4<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, 1900 г.\*): 10,3<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, 1899 г.\*): 8,4<sup>0</sup>/<sub>0</sub> и 1898 г.\*): 7,7<sup>0</sup>/<sub>0</sub>.

Изъ остальныхъ вывозныхъ портовъ Россіи заслуживаетъ еще упоминанія Архангельскъ, отправлявшій слѣдующія количества: въ 1902 г.: 51,000 пуд., 1901 г.: 28,000 пуд., 1900 г.: 239,000 пуд. и 1899 г.: 246,000 пуд.

Вывозъ льнянаго сѣмени\*\*) изъ всей Россійской Имперіи по даннымъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ представляется въ слѣдующемъ видѣ:

1890:	24,260,000	пуд.
1891:	16,618,000	„
1892:	11,918,000	„
1893:	12,939,000	„
1894:	14,623,000	„
1895:	26,121,000	„
1896:	31,964,000	„
1897:	33,072,000	„
1898:	15,495,000	„
1899:	13,486,000	„
1900:	16,929,000	„
1901:	4,552,000	„
1902:	6,151,000	„

Хотя вывозъ отчетнаго года увеличился противъ 1901 г. на 1,600,000 пуд., но значительно уступаетъ вывозу всѣхъ предшествовавшихъ лѣтъ. Скудное снабженіе всемірнаго рынка русскимъ сѣменемъ въ послѣдніе годы оказалось тѣмъ болѣе чувствительнымъ, что и въ заокеанскихъ странахъ, производящихъ льняное сѣмя, результаты урожая оставляли желать многого. Но въ текущей кампаніи Аргентинія будетъ въ состояніи доставлять на рынокъ большія количества, такъ какъ по официальной оцѣнкѣ нынѣшній урожай льнянаго сѣмени составитъ 763,076 тоннъ = 47,310,712 пуд. противъ 365,035 тоннъ = 22,632,170 пуд. въ кампаніи 1901/02 г., слѣдовательно превзойдетъ прошлагодній урожай на 109<sup>0</sup>/<sub>0</sub>.

\*) Въ первые 11 мѣсяцевъ года.

\*\*) Слѣдующія цифры обнимаютъ также вывезенныя количества посѣвнаго льнянаго сѣмени.

Важнѣйшимъ покупателемъ русскаго сѣмени является Великобританія, кромѣ того являются болѣе существенными странами сбыта Германія и Голландія; Бельгія и Франція въ послѣднее время теряли свое значеніе въ торговлѣ льнянымъ сѣменемъ.

Вывозъ посѣвнаго льнянаго сѣмени черезъ Рижскій портъ составлялъ:

въ 1888:	въ мѣшкахъ и бочкахъ	610,551 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	пуд.
„ 1889:	„ „ „ „	619,694 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	„
„ 1890:	„ „ „ „	560,429	„
„ 1891:	„ „ „ „	621,298 <sup>5</sup> / <sub>8</sub>	„
„ 1892:	„ „ „ „	526,639 <sup>7</sup> / <sub>8</sub>	„
„ 1893:	„ „ „ „	713,266 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	„
„ 1894:	„ „ „ „	440,625	„
„ 1895:	„ „ „ „	583,752 <sup>7</sup> / <sub>8</sub>	„
„ 1896:	„ „ „ „	565,589 <sup>7</sup> / <sub>8</sub>	„
„ 1897:	„ „ „ „	415,022 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	„
„ 1898:	„ „ „ „	456,888 <sup>5</sup> / <sub>8</sub>	„
„ 1899:	„ „ „ „	510,952	„
„ 1900:	„ „ „ „	424,821 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	„
„ 1901:	„ „ „ „	399,903 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	„
„ 1902:	„ „ „ „	465,903	„

Вывозъ сего предмета въ сравненіи съ 1901 г. увеличился круглымъ числомъ на 66,000 пудовъ. Изъ остальныхъ лѣтъ лишь 1900, 1897 и 1894 гг. показываютъ меньшія цифры чѣмъ отчетный годъ. Вообще торговля посѣвнымъ сѣменемъ въ прежніе годы было значительно обширнѣе чѣмъ нынѣ, такъ какъ въ пятилѣтіи 1866—70 гг. отправлялось среднимъ числомъ 1,145,138 пудовъ и еще въ слѣдующихъ пятилѣтіяхъ 1871—1875 и 1876—1880 гг. сбытъ сего предмета былъ гораздо лучше.

Качество посѣвнаго сѣмени вслѣдствіе прохладной и влажной погоды въ теченіи лѣта и осени было неудовлетворительно; особенно вредное вліяніе имѣли ранніе морозы, уничтожившіе во многихъ мѣстахъ всхожесть его, такъ что подборъ посѣвнаго сѣмени былъ крайне труденъ. Болѣе всего страдали подъ неблагопріятными метеорологическими условіями Островская и Псковская губерніи, такъ что мѣстные производители льна сами вынуждены были достать себѣ посѣвнаго сѣмени изъ другихъ мѣстностей, ибо мѣстные сѣмена изъ за невсхожести и засоренности не годились къ посѣву. Въ Лифляндіи встрѣчались тѣ-же недостатки, такъ что и Лифляндскіе производители льна вслѣдствіе недостатка собственнаго сѣмени должны были пріобрѣтать значительныя партіи сѣмени изъ другихъ мѣстностей.

За границею спросъ на посѣвное сѣмя былъ довольно силенъ; цѣны мало колебались. Во Франціи и Бельгіи платили 27<sup>1</sup>/<sub>2</sub> до

28<sup>1</sup>/<sub>2</sub> франковъ за экстра-пуйкъ, за высшія марки соотвѣтственно дороже (прибл. на 3 франка), но съ послѣдними состоялись немногія сдѣлки, такъ какъ ихъ можно было достать лишь съ трудомъ и внутренніе производители требовали высшихъ цѣнъ.

Въ 1901 г. цѣны были во Франціи и Бельгіи 32<sup>1</sup>/<sub>2</sub>—36 франковъ противъ 32<sup>1</sup>/<sub>2</sub>—34 фр. въ 1900 г., 26—29 фр. въ 1899 г. и 23<sup>3</sup>/<sub>4</sub> до 24 фр. въ 1898 г.; въ Голландіи платили въ 1902 г. 16<sup>1</sup>/<sub>4</sub>—16<sup>1</sup>/<sub>2</sub> гульденовъ противъ 18 гульд. въ 1901 г., 17—18 въ 1900 г., 15—16 въ 1899 г. и 11<sup>1</sup>/<sub>2</sub>—12 гульд. въ 1898 г.; въ Ирландіи цѣна составляла 23 шилл. 6 пенс. до 24 ш. 6 п. въ 1902 г. противъ 27 ш. 6 п. до 28 ш. 6 п. въ 1901 г., 27 ш. до 27 ш. 6 п. въ 1900 г., 24—25 ш. въ 1899 г. и 18 ш. 9 п. до 19 ш. 6 п. въ 1898 г. Въ Германіи цѣны колебались между 22<sup>1</sup>/<sub>2</sub> и 23 марками противъ 26—27 марк. въ 1901 г., 25—27 марк. въ 1900 г., 22—23<sup>1</sup>/<sub>2</sub> марк. въ 1899 г. и 18<sup>1</sup>/<sub>2</sub>—19 марк. въ 1898 г. Цѣны эти всѣ значатся за мѣшокъ вѣсомъ приблизительно въ 5 пудовъ.

Изъ сосѣднихъ съ нами балтійскихъ портовъ одинъ только Перновъ достигъ нѣкотораго значенія въ торговлѣ посѣвнымъ льнянымъ сѣменемъ, но отправляемая черезъ этотъ портъ количества сѣмени существенно меньше количествъ, вывезенныхъ черезъ Рижскій портъ. Отпускъ посѣвнаго сѣмени черезъ Перновъ, ведущій сношенія исключительно съ Германіей, составлялъ: 1902 г. 34,399 пуд., 1901 г. 84,357<sup>1</sup>/<sub>2</sub> пуд., 1900 г. 79,104<sup>3</sup>/<sub>8</sub> пуд., 1899 г. 44,613 пуд., 1898 г. — 59,091<sup>1</sup>/<sub>4</sub> пуд., 1897 г. — 79,898<sup>3</sup>/<sub>4</sub> пуд., 1896 г. — 71,160<sup>5</sup>/<sub>8</sub> пуд. и 1895 г. — 107,830 пуд. Черезъ Либавскій портъ прошло въ 1902 г. 1,588 пуд. противъ 1,595 пуд. въ 1901 г., 80,956 пуд. въ 1900 г., 7,482<sup>1</sup>/<sub>2</sub> пуд. въ 1899 г., 13,325 пуд. въ 1898 г., 9,540 пуд. въ 1897 г., 7,687<sup>1</sup>/<sub>2</sub> пуд. въ 1896 г. и 8,671<sup>1</sup>/<sub>2</sub> пуд. въ 1895 г. Вывезенныя черезъ Либаву за границу количества состоятъ изъ транзитныхъ грузовъ, направляемыхъ во время прекращенія навигаціи въ Рижскомъ порту нашими экспортерами въ Либаву.

Слѣдовательно въ торговлѣ посѣвнымъ сѣменемъ Рига занимаетъ преобладающее положеніе. Съ общаго вывоза всѣхъ трехъ названныхъ балтійскихъ портовъ, составлявшаго въ 1902 г. 502,490 пудовъ, приходятъ на Ригу 92,7<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, на Перновъ 7<sup>0</sup>/<sub>0</sub> и на Либаву 0,3<sup>0</sup>/<sub>0</sub>. О вывозѣ Россіи данныхъ не имѣется въ нашемъ распоряженіи, такъ какъ статистика Департамента Таможенныхъ Сборовъ не дѣлаетъ различія между посѣвнымъ и выбойнымъ сѣменами, а регистрируетъ вмѣстѣ оба вида сѣмянъ.

Конопляное сѣмя вывозилось изъ Риги въ слѣдующихъ количествахъ;



1888 :	87,445	четвер.	=	612,115	пуд.
1889 :	73,457	"	=	514,199	"
1890 :	41,913	"	=	293,391	"
1886—1890 :	58,104	"	=	406,729	" средн. числ.
1891 :	40,546	"	=	283,822	"
1892 :	15,598	"	=	109,186	"
1893 :	24,098	"	=	168,686	"
1894 :	6,707	"	=	46,949	"
1895 :	32,835	"	=	229,845	"
1891—1895 :	23,957	"	=	167,698	" средн. числ.
1896 :	22,654	"	=	158,578	"
1897 :	16,295	"	=	114,065	"
1898 :	11,918	"	=	83,426	"
1899 :	15,014	"	=	105,098	"
1900 :	2,527	"	=	17,689	"
1896—1900 :	13,682	"	=	95,771	" средн. числ.
1901 :	1,579	"	=	11,053	"
1902 :	1,429	"	=	10,004	"

Наша торговля коноплянымъ сѣменемъ въ отчетномъ году была еще незначительнѣе чѣмъ въ 1901 г., въ которомъ она уже представляла едва достойную еще упоминанія величину. Вывезено было только 10,000 пудовъ противъ 11,000 пудовъ въ предшествовавшемъ году. Въ прежніе-же годы вывозъ былъ довольно значителенъ, а именно вывозилось изъ Риги: въ пятилѣтіе 1866—70 среднимъ числомъ 679,798 пудовъ ежегодно, 1871—75 — 303,226 пуд., 1875—80 — 636,518 пуд., 1881—85 — 334,967 пуд., 1886—90 — 406,729 пуд., 1891—95 — 167,698 пуд. и 1896—1900 — 95,771 пуд. Такимъ образомъ этотъ предметъ, по видимому, окончательно утратилъ свое прежнее довольно существенное значеніе въ нашей вывозной торговлѣ ибо, не смотря на послѣдовавшее въ отчетномъ году сильное увеличеніе общаго русскаго вывоза коноплянаго сѣмени Рига не только не улучшила свое уже безъ того довольно скромное положеніе въ этой отрасли торговли, но даже еще ухудшила таковое.

За сушеное конопляное сѣмя платили въ началѣ года 150 коп. и за несущеный товаръ 145 коп. Во второй половинѣ года цѣны, бывшія въ большей части года лишь номинальныя, значительно падали, такъ что въ послѣдніе мѣсяцы платили не выше 115—116 коп. въ мѣсяцъ.

Подвозили конопляное сѣмя только въ маѣ, іюнѣ и іюлѣ и въ двухъ послѣднихъ мѣсяцахъ года, но подвозы состояли только изъ немногихъ тысячъ пудовъ. Вывозъ черезъ нашъ портъ ограничился на іюль, августъ и ноябрь мѣсяцы.

Выснія отмѣтки составляли въ 1902 году — 150 коп., противъ 142—146 коп. въ 1901 г., 140—145 коп. въ 1900 г., 172—174 коп.,

въ 1899 г., 164 коп. въ 1898 г., 128 коп. въ 1897 г., 111 коп. въ 1896 г. и 104 коп.

Значительно высшую цифру вывоза чѣмъ Рига имѣла Либавъ, отпускавшая въ 1902 г. — 192,322 пуда противъ 43,533 пудовъ въ 1901 г., 302,918 пуд. въ 1900 г., 476,611 пуд. въ 1899 г., 54,645 пуд. въ 1898 г., 74,441 пуд. въ 1897 г., 226,776 пуд. въ 1896 г., 235,768 пуд. въ 1895 г. и 150,000 пуд. въ 1894 г. Въ общемъ русскомъ вывозѣ оба названные порта участвовали въ отчетномъ году съ 202,326 пуд. или 18,4<sup>0</sup>/<sub>0</sub> (Либавъ: 17,5<sup>0</sup>/<sub>0</sub> и Рига 0,9<sup>0</sup>/<sub>0</sub>) противъ 11,3<sup>0</sup>/<sub>0</sub> въ 1901 г. и 49,2<sup>0</sup>/<sub>0</sub> въ 1900 г. Значительное увеличеніе замѣтно въ отправкахъ черезъ Граевскую таможену, черезъ которую прошло въ 1902 г. — 524,000 пуд. или 47,7<sup>0</sup>/<sub>0</sub> вывезеннаго изъ Россіи количества коноплянаго сѣмени противъ 256,000 пуд. въ 1901 г. и 202,000 пуд. въ 1900 г. Вывозъ Одессы также хорошо развился, обнявъ: въ 1902 г. — 188,000 пуд. или 17<sup>0</sup>/<sub>0</sub> русского вывоза противъ 115,000 пуд. въ 1901 г. и 58,000 пуд. въ 1900 г.

Общерусскій вывозъ коноплянаго сѣмени представляется по официальнымъ даннымъ въ слѣдующемъ видѣ:

1890 :	910,000 пуд.
1891 :	1,116,000 ”
1892 :	552,000 ”
1893 :	1,022,000 ”
1894 :	763,000 ”
1895 :	1,353,000 ”
1896 :	888,000 ”
1897 :	631,000 ”
1898 :	442,000 ”
1899 :	1,359,000 ”
1900 :	651,000 ”
1901 :	483,000 ”
1902 :	1,098,000 ”

Слѣдовательно вывозъ всей русской имперіи значительно увеличился; отправлено было за границу 615,000 пуд. болѣе чѣмъ въ 1901 г. Въ сравненіи почти со всѣми остальными предшествовавшими годами результатъ отчетнаго года нельзя не признать весьма благопріятнымъ. Одни только 1891, 1895 и 1899 гг. превышаютъ отчетный годъ. Въ тѣ годы потребленіе въ имперіи была гораздо меньше чѣмъ теперь, а кромѣ того урожаи были удовлетворительны. Замѣтное въ экспортныхъ данныхъ порывистое движеніе вызывается сильно колеблющимися результатами урожаявъ.

Вывозъ изъ Риги жмыховъ развивался нижеслѣдующимъ образомъ :

1866—1870 :	43,328	пуд.	средн.	числомъ
1871—1875 :	110,362	"	"	"
1876—1880 :	298,304	"	"	"
1881—1885 :	1,024,962	"	"	"
1886—1890 :	1,452,837	"	"	"
1891 :	1,841,238	"		
1892 :	1,295,370	"		
1893 :	1,856,642	"		
1894 :	2,799,661	"		
1895 :	2,897,884	"		
1891—1895 :	2,138,159	"	средн.	числомъ
1896 :	1,982,950	"		
1897 :	2,199,959	"		
1898 :	3,521,361	"		
1899 :	4,073,952	"		
1900 :	1,841,895	"		
1896—1900 :	2,724,023	"	средн.	числомъ
1901 :	2,863,587	"		
1902 :	2,783,445	"		

Наша торговля льняными жмыхами была въ теченіи почти всего года довольно оживлена, лишь въ первыхъ мѣсяцахъ господствовало на рынкѣ продолжительное спокойное настроеніе, при чемъ однако цѣны въ общемъ были устойчивы, держась въ теченіе января и февраля мѣсяцевъ на 100—101 коп. за мѣстныя жмыхи и на 98—99 коп. за русскій товаръ. Въ мартѣ же платили только еще 99 и 95—97 коп., а въ апрѣлѣ, по открытіи навигаціи, 97—98 и 94—95 коп. Въ маѣ владѣльцы жмыховъ повысили свои требованія за мѣстный товаръ до 99 и 102 коп. и за русскія жмыхи до 97—98 коп., на этомъ же уровнѣ онѣ держались до конца іюня. Начиная съ іюля въ движеніи цѣнъ до конца года замѣчалась падающая тенденція. Совершенно постепенно достигнутыя въ іюлѣ цѣны въ 98—99 коп. за мѣстныя и 92—94 за русскія жмыхи падали до октября до 93—94 коп. и 90—92 коп. Но почти въ продолженіи всего ноября и декабря за мѣстныя жмыхи возможно было получить только 91—92 коп. и за русскія 90—92 коп. Слѣдовательно въ концѣ года цѣны были на 9 коп. ниже чѣмъ въ началѣ года.

Экспортная дѣятельность въ теченіе всего года было довольно оживлена, наиболѣе широкій размѣръ вывозъ принялъ въ апрѣлѣ, маѣ и іюнѣ, а равно въ ноябрѣ и декабрѣ мѣсяцахъ. Подвозъ русскаго товара былъ наисильнѣйшій въ мѣсяцахъ отъ марта до іюня, а также въ послѣдней четверти года.



За конопляныя жмыхи, которыя торговались почти исключительно весною и осенью, платили сплошь около 60 коп. за пудъ.

Наша торговля подсолнечными жмыхами была невелика; цѣны составляли въ началѣ года 84 коп., а къ концу года 86 коп.

Вывозъ сего товара, громадно поднявшійся въ періодъ времени съ 1866 г. благодаря развитію Рижской и русской маслостроительной промышленности, показываетъ въ отчетномъ году противъ 1901 г. извѣстный, хотя незначительный уронъ, а именно вывезено на 80,000 пудовъ менше. Изъ остальныхъ предшествовавшихъ лѣтъ только въ 1894 и 1895 г. г., а въ особенности въ 1898 и 1899 г. г. цифра вывоза была выше чѣмъ въ отчетномъ году.

Отпускъ за границу жмыховъ изъ остальныхъ балтійскихъ портовъ составлялъ съ 1896 г. (въ пудахъ);

	С.-Петербургъ	Либава	Ревель
1896 :	3,200,000	2,165,991	337,390
1897 :	3,164,000	2,807,496	703,640
1898 :	2,640,000	1,895,009	715,818
1899 :	2,693,000	2,770,571	748,518
1900 :	3,179,000	3,007,417	368,509
1901 :	2,775,000	2,889,161	205,956
1902 :	2,163,000	2,957,976	128,535

Слѣдовательно въ сравненіи съ 1901 г. вывозъ Петербурга уменьшился на 610,000 пудовъ и вывозъ Ревеля на 77,000 пудовъ, между тѣмъ какъ отпускъ Либава увеличился на 68,000 пудовъ.

Относительно своего значенія въ торговлѣ жмыхами балтійскіе порты въ 1901 и 1902 годахъ слѣдуютъ такимъ образомъ одинъ за другимъ: Либава, Рига, С.-Петербургъ, Ревель, между тѣмъ какъ въ 1900 году занимали С.-Петербургъ первое, Либава второе и Рига третье мѣсто. Процентное участіе четырехъ наименованныхъ портовъ въ общерусскомъ отпускѣ жмыховъ усматривается изъ слѣдующей таблицы :

	1900	1901	1902
	‰	‰	‰
Рига . . . .	9,0	13,5	13,8
Либава . . .	14,8	13,6	14,6
Ревель. . . .	1,8	1,0	0,6
С.-Петербургъ .	15,6	13,1	10,7
	41,2	41,2	39,7

Съ всего русскаго вывоза жмыховъ, составлявшаго въ 1902 г. 20,2 милл. пудовъ и въ 1901 г. 21,2 милл. пудовъ, приходило на балтійскіе порты 8 милл. и 8,7 милл. пудовъ или въ процентахъ 39,7 и 41,2‰, слѣдовательно въ 1902 г. 1,5‰ менше.

Пропускъ черезъ сухопутную границу (Граево, Вержболово и Александрово) имѣетъ меньшее значеніе, обнимая въ 1902 г.\*) 4,2 милл. пудовъ противъ 4,9 милл. пуд. въ 1901 г.\*), что составляетъ 24,5 и 26,7<sup>0</sup>/<sub>0</sub> общаго вывоза Имперіи въ первые 11 мѣсяцевъ.

Еще меньше отпускъ южныхъ портовъ, составлявшій въ 1902 г.\*) 1,9 милл. пудовъ и въ 1901 г.\*) 2,2 милл. пудовъ или 11,2 и 12,0<sup>0</sup>/<sub>0</sub> общаго русскаго отпуска въ первые 11 мѣсяцевъ этихъ лѣтъ. Изъ южныхъ портовъ одна только Одесса отправила достойное упоминанія количество, а именно 1,2 милл. пудовъ въ 1902 г. противъ 1,1 милл. пудовъ въ 1901 г. т. е. 7,0<sup>0</sup>/<sub>0</sub> и 6,1<sup>0</sup>/<sub>0</sub> общерусскаго вывоза жмыховъ.

Вывозъ жмыховъ изъ всей Имперіи представляется въ послѣдніе четыре года въ слѣдующемъ видѣ:

	1899	1900	1901	1902
	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.
льняные жмыхи . . .	12,127,000	7,899,000	8,219,000	7,239,000
конопляные . . . .	1,083,000	1,393,000	1,938,000	2,951,000
подсолнечные жмыхи	5,593,000	8,369,000	8,273,000	7,954,000
рапсовые и рѣпные .	3,585,000	2,743,000	2,754,000	2,103,000
всего . . .	22,388,000	20,404,000	21,184,000	20,247,000

Въ 1902 г. въ сравненіи съ 1901 г. значится убыль въ вывозѣ на свыше 900,000 пудовъ и въ оба другіе предшествовавшіе года вывозъ былъ обширнѣе чѣмъ въ отчетномъ году, а именно круглымъ числомъ въ 150,000 и 2,1 милл. пудовъ. Что касается отдѣльныхъ сортовъ жмыховъ, то замѣчается уменьшеніе въ отпускѣ льняныхъ и увеличеніе въ отпускѣ конопляныхъ жмыховъ въ миллионъ пудовъ противъ 1901 г. Громадную представляется убыль въ вывозѣ льняныхъ жмыховъ въ сравненіи съ 1899 г., составляя почти 5 милл. пудовъ. За то вывозъ подсолнечныхъ жмыховъ съ 1899 г. увеличился на 2<sup>1</sup>/<sub>3</sub> милл. пудовъ, хотя противъ 1901 г. оказывается незначительная убыль приблизительно въ 300,000 пудовъ; вывозъ рапсовыхъ и рѣпныхъ жмыховъ въ отчетномъ году также меньше чѣмъ въ 1901 г. (на 650,000 пудовъ).

Вывозъ отдѣльныхъ сортовъ жмыховъ черезъ порты и сухопутную границу, по даннымъ нашего Департамента Таможенныхъ Сборовъ, распредѣляется въ первые\*\*) 11 мѣсяцевъ послѣднихъ двухъ лѣтъ слѣдующимъ образомъ:

\*) Въ первые 11 мѣсяцевъ года.

\*\*) За весь 1902 г. этихъ подробныхъ данныхъ еще не имѣется.

	Льняные жмыхи		Конопляные		Подсолнечные жмыхи		Рапсовые и рѣпные	
	1902	1901	1902	1901	1902	1901	1902	1901
Рига . .	2,009,000	1,796,000	186,000	123,000	59,000	66,000	—	—
Либава .	326,000	280,000	806,000	340,000	1,101,000	1,485,000	—	—
С.-Петерб.	1,275,000	1,777,000	—	—	888,000	998,000	—	—
Ревель. .	108,000	57,000	—	—	—	35,000	—	—
чр. сухопутн.								
границу .	1,879,000	2,434,000	981,000	691,000	1,280,000	1,519,000	97,000	245,000
Южн. порты	415,000	250,000	—	—	—	—	1,522,000	1,951,000
проч.таможни	515,000	518,000	351,000	264,000	3,168,000	3,111,000	353,000	370,000
	6,527,000	7,112,000	2,324,000	1,418,000	6,496,000	7,214,000	1,972,000	2,566,000

Въ торговлѣ льняными жмыхами Рига въ послѣднее время занимаетъ первое мѣсто; съ общаго русскаго вывоза приходили па Ригу въ 1902 г. 30% противъ 25,3% въ 1901 г., на сухопутную границу 28,8 и 34,2%, и на С.-Петербургъ 19,5 и 25%. Вывозъ конопляныхъ жмыховъ направляется преимущественно черезъ сухопутную границу, а именно 42,2% въ 1902 г. противъ 48,7% въ 1901 г., черезъ Либаву также проходитъ порядочное количество конопляныхъ жмыховъ (въ 1902 г.: 34,7% и въ 1901 г.: 24% общерусскаго вывоза). Въ торговлѣ этимъ предметомъ Рига играетъ очень скромную роль. Тоже самое слѣдуетъ сказать о подсолнечныхъ жмыхахъ, которыхъ отправлялось за границу черезъ сухопутную границу въ 1902 г. 19,7% и въ 1901 г. 21,1%, черезъ Либаву 16,9 и 20,6% и черезъ С.-Петербургъ 13,7 и 13,8%. Въ торговлѣ рапсовыми и рѣпными жмыхами преобладаютъ южные порты, участвовавшіе въ ней въ оба послѣдніе года съ 77,2 и 76%.

Самымъ крупнымъ потребителемъ русскихъ жмыховъ на міровомъ рынкѣ является Великобританія. Видную роль въ этомъ отношеніи играютъ также рынки Германіи, Бельгіи, Франціи и Даніи.

Рижскій экспортъ гороха составлялъ:

1886 :	142,105	пуд.
1887 :	301,853	"
1888 :	406,657	"
1889 :	388,008 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"
1890 :	212,201 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"
1886—1890 :	290,165	" средн. числомъ
1891 :	175,702 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"
1892 :	70,699	"
1893 :	107,743 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"
1894 :	199,101	"
1895 :	249,365 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"
1891—1895 :	160,522	" средн. числомъ



1896 :	193,505 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	пуд.
1897 :	167,627 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	„
1898 :	241,632 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	„
1899 :	146,043 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	„
1900 :	34,912 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	„
1896—1900 :	156,744	„ средн. числомъ
1901 :	93,879	„
1902 :	8,443	„

Нашъ вывозъ гороха, никогда не игравшій существенной роли въ нашей экспортной торговлѣ, въ отчетномъ году низошелъ до совершенной ничтожности. Хотя наличное къ вывозу количество гороха, какъ видно изъ ниже приводимыхъ данныхъ объ общерусскомъ вывозѣ сего предмета, было немного больше чѣмъ въ 1901 г., но тѣмъ не менѣе наша торговля этимъ предметомъ не только не оживилась, но даже еще болѣе съживалась, такъ что едва ли можно сомнѣваться въ окончательномъ упадкѣ этой отрасли внѣшней торговли Риги. Обнимающая немного болѣе 8,000 пудовъ экспортная цифра отчетнаго года на столько ничтожна, что она значительно уступаетъ всѣмъ предшествовавшимъ годамъ. Цѣны за кормовой горохъ въ первые шесть мѣсяцевъ отчетнаго года, при крайне скудныхъ подвозахъ, не подвергались колебаніямъ, составляя 92 коп. за пудъ. Съ іюля до конца года, вслѣдствіе плохого урожая, подвозы совершенно отсутствовали. Либава отпускала въ послѣднее время гораздо меньшія количества, чѣмъ въ прежніе годы, а именно: въ 1902 г.\*) — 661,347 пудовъ противъ 862,235 пуд. въ 1901 г., 901,352 пуд. въ 1900 г., 707,827 пуд. въ 1899 г., 959,394 пуд. въ 1898 г., 1,427,075 пуд. въ 1897 г., 1,784,000 пуд. въ 1896 г., 2,154,000 пуд. въ 1895 г. и 2,572,000 пуд. въ 1894 г.

Хотя вывозъ Ревеля въ отчетномъ году немного улучшился, но тѣмъ не менѣе онъ еще далеко не достигъ размѣра прежнихъ лѣтъ, ибо онъ составлялъ: въ 1902 г. 163,358 пуд., въ 1901 г. — 74,239 пуд., въ 1900 г. — 169,516 пудовъ, въ 1899 г. — 95,949 пуд., въ 1898 г. — 54,622 пуд., въ 1897 г. — 437,360 пуд., въ 1896 г. — 821,824 пуд. и въ 1895 г. 711, 033 пуда.

О вывозѣ С.-Петербурга въ 1902 и 1901 г. г. издашныя за эти годы предварительныя статистическія свѣдѣнія не содержатъ данныхъ, такъ какъ горохъ считается однимъ изъ несущественныхъ предметовъ вывоза, о которыхъ не даются спеціальныя свѣдѣнія по портамъ. Изъ имѣющихся до 1900 г. окончательныхъ свѣдѣній о внѣшней торговлѣ Россіи усматриваемъ, что столица отпускала въ 1900 г. — 332,481 пудъ гороха противъ 146,604 пуд. въ 1899 г., 1,098,181 пуд. въ 1898 г., и 4,034,764 пуд. въ 1897 г. Слѣдовательно упадокъ торговли этимъ предметомъ съ 1897 г. громаденъ.

\*) Горохъ вмѣстѣ съ бобами.

Вывозъ гороха изъ всей Россійской Имперіи, по свѣдѣніямъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ, составлялъ въ :

1890 :	3,783,000 пуд.
1891 :	6,684,000 "
1892 :	2,499,000 "
1893 :	4,243,000 "
1894 :	8,547,000 "
1895 :	10,038,000 "
1896 :	9,354,000 "
1897 :	10,013,000 "
1898 :	6,370,000 "
1899 :	5,977,000 "
1900 :	4,591,000 "
1901 :	5,129,000 "
1902 :	5,436,000 "

Въ отчетномъ году торговля этимъ предметомъ шла немного живѣе, чѣмъ въ 1901 г., ибо уже въ 11 мѣсяцевъ вывозилось на 300,000 пудовъ болѣе чѣмъ во всемъ предшествовавшемъ году. Весьма высокія цифры показываетъ вывозъ 1895 и 1897 лѣтъ, ознаменовавшихся блестящими урожаями.

Въ общерусскомъ вывозѣ 11 мѣсяцевъ 1902 г. участвовали Либава съ 12,2<sup>0</sup>/о, Ревель съ 3<sup>0</sup>/о и Рига съ 0,2<sup>0</sup>/о.

Важнѣйшая страна сбыта русскаго гороха — Великобританія, но и рынки Германіи и Голландіи воспринимали довольно значительное количество.

Вывозъ коровьяго масла черезъ Рижскій портъ обнималъ :

1886—1890 :	6,190 пуд.	средн. числомъ
1891—1895 :	14,786	" " "
1896 :	15,082	"
1897 :	22,008	"
1898 :	37,557	"
1899 :	17,153	"
1900 :	81,457	"
1896—1900 :	34,651	" средн. числомъ
1901 :	760,779	" " "
1902 :	1,090,444*)	" " "

\*) Такъ какъ взимаемый съ 1902 г. попудный сборъ исчисляется по вѣсу брутто, то Таможня, доставляющая съ 1 января 1902 г. т. е. со времени упраздненія конторы для взиманія торговыхъ и корабельныхъ сборовъ, статистическому отдѣлу свѣдѣнія о вывозѣ товаровъ, лишена возможности, показывать вѣсъ нетто, какъ это дѣлалось помянутою конторою до 1901 г. Для сравненія-же показанной за 1902 г. суммы вывезеннаго масла съ количествомъ вывезеннаго въ предшествовавшихъ годахъ масла слѣдуетъ вычесть тару, при чемъ отправленное въ 1902 г. количество 1,090,444 пудовъ брутто сокращается до 969,284 пудовъ нетто.

Благодаря улучшеннымъ условіямъ перевозки вывозъ коровьяго масла въ оба послѣдніе года припалъ огромный размѣръ. Въ отчетномъ году вывозилось 969,000 пудовъ нетто, т. е. свыше 200,000 пуд. болѣе чѣмъ въ 1901 г.

Вывозная торговля коровымъ масломъ, страдавшая въ 1901 г. подъ разными перерывами и неудобствами, въ отчетномъ году прошла безъ всякихъ затрудненій. Подвозы въ Ригу лучше распредѣлились по отдѣльнымъ мѣсяцамъ, тогда какъ въ 1901 г. они сосредоточивались преимущественно на лѣтніе мѣсяца. Поѣзда приходили исправно и масло прибывало въ хорошемъ состояніи, что отчасти обусловливалось благопріятною погодою, въ особенности же тѣмъ обстоятельствомъ, что въ движеніи находились болѣе вагоны-ледники и менѣе обыкновенные красные вагоны. Сбытъ былъ хорошъ потому именно, что грузы прибыли постепенно. Въ мѣстномъ холодильникѣ, приносящемъ большую пользу не только для храненія, но и также для сортировки масла, много масла складывалось на болѣе продолжительное время. Изъ Сибири въ отчетномъ году отпускался всего 2,126,051 пудъ, изъ каковаго количества 1,122,426 пудовъ поступило въ Ригу. Почти все это количество вывозилось за границу, а въ Ригѣ потреблялась лишь весьма незначительная часть. Подвозимая въ Ригу изъ другихъ мѣстностей Имперіи партіи масла очень незначительны.

Цѣна за бочку масла въ  $3\frac{1}{2}$  пуда въ отчетномъ году была приблизительно 42 рубля.

Вывозъ масла черезъ Ревельскій портъ, въ прежніе годы далеко превосходившій Рижскій вывозъ, въ отчетномъ году значительно отсталъ отъ нашего, составляя только 663,936 пудовъ противъ 726,921 пуд. въ 1901 г., 578,640 пуд. въ 1900 г. и 163,446 пуд. въ 1899 г. Посему вывозъ отчетнаго года уменьшился на 63,000 пуд. противъ 1901 г.

Еще меньше экспортъ Либавы, возраставшій впрочемъ довольно значительно въ оба послѣдніе года, составляя 241,510 пудовъ въ 1902 г. противъ 181,809 пуд. въ 1901 г., 49,177 пуд. въ 1900 г. и 19,663 пуд. въ 1899 г. Виндава, отпускавшая въ 1901 г. только 1000 пудовъ, въ отчетномъ году вывозила 97,000 пудовъ. Наименьшая цифра вывоза въ отчетномъ году значится за Петербургомъ, черезъ который вывозилось 63,000 пудовъ въ 1901 г., 200,861 пуд. въ 1900 г. и 116,980 пуд. въ 1899 г. Слѣдовательно вывозъ столицы въ послѣдніе годы не только не развился, но даже уменьшился. Но вѣроятно вывозъ масла существенно будетъ подниматься, если осуществится возникшій въ послѣднее время проектъ устройства въ Петербургскомъ порту большихъ холодильниковъ для масла. Въ Ревелѣ также предполагается сооруженіе холодильниковъ, что, въ связи съ открытымъ въ текущемъ году обществомъ Бэли и Лисемъ въ Гулль сообщеніемъ скороходныхъ пароходовъ между Ревелемъ и Лондономъ,



не мало будетъ способствовать развитію транспортовъ масла черезъ Ревель.

Изъ общаго вывоза балтійскихъ портовъ, составлявшаго въ 1901 г. 1,708,509 пудовъ и въ 1902 г. 2,155,890 пудовъ приходятъ:

	1901 %	1902 %
на Ригу . . . . .	44,5	50,6
„ Либаву . . . . .	10,6	11,2
„ Вишдаву . . . . .	0,1	4,5
„ Ревель и Балтійскій Портъ . . . . .	42,6	30,8
„ С.-Петербургъ . . . . .	2,2	2,9

Въ общемъ вывозѣ всей Имперіи всѣ балтійскіе порты участвовали въ 1902 г. съ 94,8<sup>0</sup>/о и въ 1901 г. съ 86,8<sup>0</sup>/о.

Изъ южныхъ портовъ одна только Одесса имѣетъ нѣкоторое значеніе, черезъ которую вывозилось 54,000 пудовъ въ 1901 г. и 28,000 пудовъ въ 1902 г., т. е. 2,7<sup>0</sup>/о и 1,2<sup>0</sup>/о общерусскаго вывоза.

Черезъ сухопутную границу (Слупецкъ и Радзивилово) проходило въ отчетномъ году 61,000 пудовъ противъ 50,000 пудовъ въ предшествовавшемъ году, слѣдовательно 2,7<sup>0</sup>/о и 2,5<sup>0</sup>/о всего вывезеннаго изъ Россіи количества масла.

Вывозъ коровьяго масла изъ всей Россійской Имперіи, по даннымъ статистическаго отдѣла Департамента Таможенныхъ Сборовъ представляется въ слѣдующемъ видѣ:

1896 :	310,000 пуд.
1897 :	529,000 „
1898 :	619,000 „
1899 :	630,000 „
1900 :	1,190,000 „
1901 :	1,968,000 „
1902 :	2,274,000 „

Слѣдовательно вывозъ въ отчетномъ году увеличился круглымъ числомъ на 300,000 пудовъ. Вывезенное въ отчетномъ году количество коровьяго масла представляетъ собою цѣнность свыше 25 милл. рублей.

Такъ какъ качество русскаго масла, а равно условія перевозки его постоянно улучшаются и постепенно возрастаетъ число маслодѣлательныхъ заводовъ въ Сибири, какъ и въ другихъ частяхъ Имперіи, то эта новая отрасль русской вывозной торговли впредь еще болѣе будетъ расцвѣтать.

Великобританія съ каждымъ годомъ пріобрѣтаетъ большее значеніе какъ страна сбыта русскаго масла, а это объясняется улучшеніемъ прямыхъ сношеній Россіи съ Англіею и постепеннымъ устраниеніемъ посредничества Даніи въ торговлѣ масломъ. Германія также является весьма важною потребительницею русскаго масла.

Что касается собственно вывоза масла черезъ Ригу, то болѣе  $\frac{4}{5}$  всего вывезеннаго количества направляется въ Великобританію.

Вывозъ изъ Риги сыра составлялъ:\*)

1886—1890:	61	пуд.	средн. числомъ
1891—1895:	856	"	"
1896:	4,316	"	"
1897:	7,067	"	"
1898:	8,464	"	"
1899:	4,528	"	"
1900:	2,988	"	"
1901:	5,217	"	"
1902:	4,575	"	"

Хотя вывозъ сего товара въ періодъ времени съ 1886 года довольно существенно повысился, онъ тѣмъ не менѣе до сихъ поръ еще не достигъ нѣкотораго значенія для нашей торговли. Въ отчетномъ году замѣчается небольшое уменьшеніе вывоза (на 642 пуда) противъ 1901 г.

Либавъ въ оба послѣдніе года дѣлался важнѣйшимъ мѣстомъ по вывозу сыра, отпустивъ въ 1902 г. 10,450 пудовъ противъ 8,282 пудовъ въ 1901 г.; Ревель же играетъ весьма скромную роль, такъ какъ черезъ этотъ портъ вывозилось 1,032 пуда сыра противъ 657 пудовъ въ 1901 году.

Равнымъ образомъ общее количество сыра, вывезеннаго изъ всей Имперіи за границу, все еще мало обширно, а именно: въ 1902 г. — 45,000 пудовъ, въ 1901 г. — 44,000 пуд. и въ 1900 г. — 41,000 пудовъ.

Посему въ общемъ вывозѣ сыра изъ Россіи Рига участвуетъ только съ 10,2<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, Либавъ же съ 23,2<sup>0</sup>/<sub>0</sub>.

Вывозъ яицъ изъ Риги составлялъ\*):

1888:	311,431	пуд.	
1889:	321,631	"	
1890:	373,285	"	
1886—1890:	234,474	"	средн. числомъ
1891:	568,803	"	
1892:	437,772	"	
1893:	523,902	"	
1894:	554,406	"	
1895:	1,134,287	"	
1891—1895:	643,834	"	средн. числомъ
1896:	1,487,193	"	
1897:	1,877,928	"	
1898:	2,012,430	"	
1899:	2,047,998	"	
1900:	1,950,155	"	

\*) До 1901 г. въ пудахъ нетто, въ 1902 г. въ пудахъ брутто.

1896—1900 :	1,875,141	пуд. средн. числомъ
1901 :	2,152,949	„
1902 :	3,121,603	„*)

Вывозъ сего предмета, чрезвычайно развивавшійся въ особенности начиная съ 1895 г., въ отчетномъ году опять значительно поднялся. Даже за вычетомъ тары съ вывезеннаго въ 1902 г. количества (свыше 3,1 милл. пудовъ брутто), увеличеніе вывоза противъ 1901 г. составляетъ видное количество свыше 700,000 пудовъ. Слѣдовательно значеніе сего предмета для торговли Риги все возрастаетъ. Главнѣйшая страна сбыта для яицъ, вывозимыхъ черезъ Ригу, — Великобританія, (Лондонъ, Лисъ, Гартлепулъ, Гулъ, Денди); на второмъ ряду является Германія потребительницею яицъ (Гамбургъ, Любекъ, прирейнскія пристани); значительныя количества отправляются также въ Бельгію и Голландію.

Цѣна за ящикъ (въ 1,440 штукъ) яицъ средней величины франко Рига или Либавъ въ началѣ января 1902 г. была 33 рубля и понизилась затѣмъ до конца мѣсяца до 28 руб. 50 коп.; на этомъ уровнѣ приблизительно цѣна держалась въ теченіи слѣдующаго мѣсяца, но въ мартѣ пала до 22 рублей. Въ эти оба мѣсяца, вслѣдствіе перерыва навигаціи въ нашемъ порту, яичные грузы направлялись черезъ Либаву, такъ что цѣны считаются франко Либавъ.

Начиная съ апрѣля до конца октября т. е. до закрытія сезона цѣны обнаружили почти безпрестанно поднимающееся настроеніе; онѣ поднялись въ апрѣлѣ до 24 рублей, въ іюнѣ до 26 рублей, въ іюлѣ до 28 и 29 рублей, въ августѣ до 32 руб. 50 коп., въ сентябрѣ до 35 руб. 25 коп. и въ октябрѣ до 41 рубля за ящикъ франко Рига. Вслѣдствіе сильныхъ морозовъ подвозы въ наиболѣе важныхъ раіонахъ прекратились уже въ началѣ октября, а въ югѣ въ началѣ ноября, такъ что за два послѣдніе мѣсяца года, за отсутствіемъ оборотовъ, не возможно было установить оптовыхъ цѣнъ на яйца.

Вывозъ яицъ изъ четырехъ балтійскихъ портовъ иллюстрируется слѣдующимъ сопоставленіемъ :

	Рига	С.-Петербургъ	Либавъ	Ревель	Всего	въ ‰ съ общер. выв.
1895 :	1,134,287	433,668	382,785	13,641	1,964,381	34 ‰
1896 :	1,487,193	591,672	238,365	10,556	2,327,786	38,1 ‰
1897 :	1,877,928	872,400	334,117	7,502	3,091,947	43,3 ‰
1898 :	2,012,430	959,736	247,407	13,307	3,232,880	42,4 ‰
1899 :	2,047,998	1,047,248	299,482	8,809	3,403,527	49,1 ‰
1900 :	1,950,155	952,796	434,246	8,760	3,345,957	46,0 ‰
1901 :	2,152,949	1,253,150	314,363	8,241	3,728,703	45,5 ‰
1902 :	3,121,603	1,060,650	319,127	8,154	4,509,534	49,3 ‰

\*) За вычетомъ тары : около 2,871,875 пудовъ.



Посему въ сравненіи съ 1901 г. отпускъ С.-Петербурга уменьшился круглымъ числомъ на 200,000 пудовъ, отпускъ же Либавы и Ревеля держался на томъ же уровнѣ, экспортъ всѣхъ балтійскихъ портовъ вмѣстѣ въ разсматриваемый въ предстоящей таблицѣ періодъ времени поднялся изъ года въ годъ (съ 2 слишкомъ миллионовъ пудовъ до  $4\frac{1}{2}$  милл. пудовъ). Но участіе этихъ портовъ въ общерусскомъ вывозѣ яицъ показываетъ нѣкоторыя, хотя не особенно значительныя колебанія; въ 1902 г. участіе это составило 49,3<sup>0</sup>/о противъ 45,5<sup>0</sup>/о въ предшествовавшемъ году. Слѣдовательно почти половина всего русскаго вывоза направляется черезъ балтійскіе порты. Съ общаго вывоза всей Россійской Имперіи приходило въ 1902 и 1901 г. г.: на Ригу 34,1<sup>0</sup>/о и 26,3<sup>0</sup>/о, на Либаву 3,5<sup>0</sup>/о и 3,8<sup>0</sup>/о, на С.-Петербургъ 11,6<sup>0</sup>/о и 15,3<sup>0</sup>/о и на Ревель по 0,1<sup>0</sup>/о; слѣдовательно болѣе  $\frac{1}{3}$  направлялось черезъ Ригу, которая среди всѣхъ экспортныхъ мѣстъ Имперіи стоитъ на первомъ ряду. Въ общемъ отпускъ четырехъ балтійскихъ портовъ Рига участвовала въ 1902 и 1901 г. г. съ 69,2<sup>0</sup>/о и 57,8<sup>0</sup>/о, Либава съ 7,1<sup>0</sup>/о и 8,4<sup>0</sup>/о, С.-Петербургъ съ 23,5<sup>0</sup>/о и 33,6<sup>0</sup>/о и Ревель въ каждомъ году съ 0,2<sup>0</sup>/о.

Весьма крупное количество проходитъ черезъ сухопутную границу, въ особенности въ Австрію-Венгрію (черезъ Волочискъ, Новоселицы, Гусятинскъ и Сосновицы), а также въ Германію (преимущественно черезъ Вержболово и Александрово). Въ 1902 г. транспорты черезъ сухопутную границу обнимали всего 3,808,321 пудъ противъ 3,290,154 пудовъ въ 1901 г., что составляетъ 41,7<sup>0</sup>/о и 40,2<sup>0</sup>/о общерусскаго вывоза яицъ.

Вывозъ яицъ изъ Россіи составлялъ по даннымъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ:

въ 1894:	3,821,516	пуд.
„ 1895:	5,734,037	„
„ 1896:	6,116,729	„
„ 1897:	7,144,000	„
„ 1898:	7,629,000	„
„ 1899:	6,935,779	„
„ 1900:	7,272,054	„
„ 1901:	8,193,012	„
„ 1902:	9,142,483	„

Изъ этой таблицы явствуется, что внѣшняя торговля Россіи этимъ предметомъ чрезвычайно развивалась начиная съ 1894 г.; увеличеніе вывоза составляетъ свыше  $5\frac{1}{3}$  милл. пудовъ, а уже съ 1901 г. вывозъ увеличился круглымъ числомъ на миллионъ пудовъ, такъ что Россія нынѣ является важнѣйшимъ поставщикомъ яицъ на всемірномъ рынкѣ. Цѣнность отпавленныхъ въ отчетномъ году за границу яицъ состав-

леть болѣе 45 милл. рублей, чакъ что производство яицъ дѣлалось весьма существеннымъ факторомъ въ народномъ хозяйствѣ.

Вывозъ дичи и битой птицы изъ Риги\*) обрисуетъ слѣдующею таблицею:

1886—1890 :	4,475	пуд. средн. числомъ
1891—1895 :	7,748	„ „ „
1896 :	16,379	„
1897 :	19,370	„
1898 :	17,974	„ и 350 штукъ
1899 :	24,981	„ и 2210 мѣстъ
1900 :	29,771	„
1896—1900 :	21,695	„ средн. числомъ
1901 :	90,371	„
1902 :	253,160	„ брутто**)

Экспортъ дичи и битой птицы развитъ въ особенности въ отчетномъ году весьма благоприятнымъ образомъ, что состоитъ въ связи съ улучшенными условіями перевозки; но вывозъ этихъ предметовъ въ будущемъ, вѣроятно, еще существенно будетъ усиливаться; это относится также къ свининѣ, которой вывозилось въ прошломъ году въ Лондонъ около 20,000 пудовъ. Уже въ отчетномъ году приступлено къ сооруженію большихъ скотобойнъ.

За вычетомъ тары съ вывезеннаго черезъ нашъ портъ въ отчетномъ году количества дичи и битой птицы въ 253,160 пудовъ вывозъ послѣдняго года превышаетъ вывозъ 1901 г. на 100,000 пуд. Ревель и Либава, вывозившія прежде гораздо болѣе чѣмъ Рига, въ отчетномъ году далеко опередепы послѣднею. Изъ Либавы вывозилось только 78,228 пудовъ противъ 190,478 пуд. въ 1901 г., 191,641 пуд. въ 1900 г., 106,202 пуд. въ 1899 г., 81,264 пуд. въ 1898 г., 192,901 пуд. въ 1897 г. и 141,471 пуд. въ 1896 г., тогда какъ отпускъ Ревеля въ 1902 г. составилъ 32,455 пуд., въ 1901 г. — 81,791<sup>1</sup>/<sub>2</sub> пуд., въ 1900 г. — 120,541 пуд. и въ 1899 г. — 125,027 пуд. Слѣдовательно въ обоихъ портахъ съ 1901 года замѣчается сильная убыль въ вывозѣ. Въ общемъ вывозѣ означенныхъ трехъ портовъ въ отчетномъ году Рига участвовала съ 69,6<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, Либава съ 21,5<sup>0</sup>/<sub>0</sub> и Ревель съ 8,9<sup>0</sup>/<sub>0</sub>.

О размѣрѣ общерусскаго, а равно Петербургскаго вывоза дичи и битой птицы Департаментъ Таможенныхъ Сборовъ въ опубликованной имъ статистикѣ не даетъ никакихъ данныхъ, ибо статьи эти поглощаются рубрикой „свѣжее мясо“.

Дичь и битая птица сбываются главнымъ образомъ на германскіе и англійскіе рынки.

\*) До 1901 г. въ пудахъ нетто, въ 1902 г. въ пудахъ брутто.

\*\*) За вычетомъ тары около 189,870 пудовъ.

Отпускъ изъ Риги кожъ и шкуръ составлялъ:

1886—1890:	106,559	пуд.	средн. числомъ
1891—1895:	156,800	"	"
1896:	176,649	"	"
1897:	207,352	"	"
1898:	225,427	"	"
1899:	324,125	"	"
1900:	231,237	"	"
1896—1900:	232,958	"	средн. числомъ
1901:	297,785	"	"
1902:	492,300	"	"

Нашъ отпускъ шкуръ и кожъ, состоящій по значительно большей части изъ транзитнаго товара, въ отчетномъ году достигъ небывалаго еще размѣра; отправлено приблизительно 195,000 пудовъ больше чѣмъ въ 1901 г. и 260,000 пудовъ больше чѣмъ въ пятилѣтїи 1896—1900. Вывезенное въ 1902 г. количество состояло по  $\frac{4}{5}$  изъ телячьихъ, козлиныхъ и ягнячьихъ шкуръ и кожъ.

Отпускъ Либавы также довольно значителенъ, составляя: въ 1902 г. — 270,565 пудовъ противъ 253,563 пуд. въ 1901 г. и 304,182 пуд. въ 1900 г. Черезъ Ревель проходило въ отчетномъ году 63,297 пуд. противъ 71,871 пуд. въ 1901 г., 117,635 пуд. въ 1900 г. и 99,185 пуд. въ 1899 г. Изъ С.-Петербурга по даннымъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ было вывезено въ 1902 г. однихъ кожъ 163,000 пуд. противъ 134,000 пуд. въ 1901 г., 111,000 пуд. въ 1900 г. и 173,000 пуд. въ 1899 г., о вывозѣ шкуръ изъ столицы статистика Департамента Таможенныхъ Сборовъ свидѣній не даетъ.

Общій вывозъ кожъ и шкуръ изъ Россїи, по официальнымъ даннымъ означеннаго Департамента, составлялъ въ первыхъ 11 мѣсяцахъ 1902 г. — 1,256,100 пуд. противъ 1,959,300 пуд. въ тотъ-же періодъ 1901 г. — и 1,194,600 пуд. въ 1900 г. Слѣдовательно значительная часть русскаго вывоза направляется черезъ Ригу. Главнѣйшіе потребители этихъ предметовъ суть рынки Германїи, Великобританїи и Франціи.

Вывозъ изъ Риги минеральныхъ маселъ:

1886—1890:	345,491	пуд.	средн. числомъ
1891—1895:	278,470	"	"
1896:	371,972	"	"
1897:	295,811	"	"
1898:	274,963	"	"
1899:	323,783	"	"
1900:	345,332	"	"
1896—1900:	322,372	"	средн. числомъ
1901:	275,539	"	"
1902:	307,901	"	"



Вывозъ минеральныхъ смазочныхъ маселъ, основывающійся на Рижской промышленности, въ отдѣльные года и пятилѣтія не представляетъ большихъ измѣненій. Собственно въ отчетномъ году вывезено около 68,000 пудовъ болѣе чѣмъ въ 1901 г.

Черезъ Ревель отправлялось смазочныхъ и освѣтительныхъ маселъ (керосина) въ 1902 г. — 359,000 пудовъ противъ 305,631 пуд. въ 1901 г., 171,318 пуд. въ 1900 г. и 204,915 пуд. въ 1899 г.

Вывозъ изъ С.-Петербурга очищеннаго и неочищеннаго минеральнаго смазочнаго масла составлялъ въ отчетномъ году\*) 1,059,000 пудовъ противъ 1,090,000 пуд. въ 1901 г.\*) и 1,582,000 пуд. въ 1900 г.\*) Совершенно ничтоженъ вывозъ смазочнаго масла черезъ Либаву, но за то черезъ этотъ портъ отправляется довольно солидное количество керосина, а именно: въ 1902 г. 193,564 пуд., въ 1901 г. 702,344 пуд. и въ 1900 г. 385,368 пудовъ.

Въ сравненіи съ экспортомъ всей Имперіи вывезенное черезъ балтійскіе порты количество нефтяныхъ продуктовъ представляетъ совершенно ничтожную цифру. Главнѣйшее экспортное мѣсто — Батумъ, вывозъ котораго въ 1902 г. составлялъ болѣе 66 миллионъ пудовъ [въ особенности легкія нефтяныя освѣтительныя масла, какъ керосинъ, тяжелый бензинъ и. т. д. (57,8 милл. пуд.) и очищенное смазочное масло (7,4 милл. пуд.)].

Отпускъ отдѣльныхъ видовъ продуктовъ нефти изъ предѣловъ Россійской Имперіи въ первые 11 мѣсяцевъ послѣднихъ 5 лѣтъ по изданнымъ Статистическимъ Отдѣломъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ представляется въ слѣдующемъ видѣ (пудахъ):

	1902	1901	1900	1899	1898
Сырая нефть . . . . .	307,000	317,000	183,000	114,000	254,000
Плотные минеральные жиры (вазелинъ, парафинъ) . .	—	1,000	2,000	—	—
Вазелиновое масло . . . . .	283,000	223,000	178,000	210,000	302,000
Легкія масла, не подлежащія акцизному обложенію (лег- кій бензинъ, газولينъ) .	406,000	2,000	2,000	3,000	2,000
Освѣтитель- ныя масла, } легкія (керосинъ обложенныя } и др.)	66,019,000	70,847,000	61,344,000	63,485,000	46,671,000
акцизомъ . } тяжелыя .	3,352,000	3,934,000	4,629,000	1,427,000	701,000
Нефтяныя } неочищенн. . .	1,594,000	1,127,000	1,747,000	1,981,000	1,479,000
смаз. масла } очищенн. . . .	8,992,000	8,115,000	8,223,000	7,317,000	6,998,000
Нефтяныя остатки . . . . .	2,789,000	2,539,000	4,077,000	3,354,000	3,110,000

Относительно производства нефти истекшій годъ былъ неблагопріятенъ, такъ какъ въ сравненіи съ 1901 г. замѣчается сильное сокращеніе производства, размѣръ котораго, по официальнымъ даннымъ,

\*) Въ первые 11 мѣсяцевъ года.

былъ слѣдующій: въ 1902 г. — 640 милл. пудовъ, въ 1901 г. — 671,3 милл. пуд., въ 1900 г. — 600,7 милл. пуд., въ 1899 г. — 525,2 милл. пуд. и въ 1898 г. — 485,9 милл. пуд. Это сокращеніе производства въ 1902 г., постоянно развивавшагося, начиная съ 1898 г., надо объяснить неблагоприятнымъ состояніемъ рынка.

Количество вывезенныхъ лѣсныхъ товаровъ составило:

въ 1898	около	45,400,000	куб. фут.	
" 1899	"	46,700,000	"	"
" 1900	"	46,550,000	"	"
" 1901	"	39,850,000	"	"
" 1902	"	46,100,000	"	"

Съ верховьевъ Двины было доставлено:

въ 1898	около	19,100	гонковъ	
" 1899	"	12,600	"	
" 1900	"	19,300	"	
" 1901	"	16,400	"	
" 1902	"	8,200	"	

Печальные результаты, которые столь роковой для всей нашей лѣсной торговли 1901 годъ принесъ большинству нашихъ внутреннихъ лѣсоторговцевъ, заставили уже предвидѣть значительное сокращеніе работъ въ лѣсахъ въ зиму 1901/02 г.; ожиданія эти вполнѣ сбылись. Какъ видно изъ предстоящаго сопоставленія, не смотря на благоприятную для лѣсныхъ работъ погоду, въ истекшемъ году по нашему главнѣйшему подвозному пути, рѣкѣ Двинѣ, доставлено было только около 8,200 гонковъ, т. е. только половина среднего количества послѣдняго пятилѣтія. На первый взглядъ покажется страннымъ, что противъ необыкновенно скуднаго подвоза значится довольно высокая цифра вывоза, не много только отстоящая отъ нашего крупнаго вывоза въ 1899 и 1900 г. г., но это несоотвѣтствіе легко объясняется, если принять въ соображеніе, что весьма значительные запасы въ особенности пиленнаго лѣса перешли изъ предшествовавшаго года въ отчетный годъ, тогда какъ запасы, съ которыми мы начали новую кампанію при открытіи навигаціи 1903 г., отнюдь не превзошли обычнаго размѣра; кромѣ того надо имѣть въ виду, что въ послѣднее время существенно увеличилось количество лѣса, распиленнаго на внутреннихъ лѣсопильных заводахъ и отправленнаго въ Ригу по желѣзнымъ дорогамъ.

Очевидно большая убыль въ производствѣ, которая впрочемъ не была только мѣстнаго характера, но повторялась также въ другихъ областяхъ производства, не могла не имѣть извѣстнаго вліянія на общій ходъ торговли, тѣмъ болѣе что импортеры въ нашихъ страпахъ сбыта въ 1901 г. при все падающихъ цѣнахъ закупали лишь самое

необходимое, не собирая почти никакихъ запасовъ. Вслѣдствіе сего не только мѣстные запасы значительно истощились, но удалось также достигать довольно существеннаго улучшенія цѣнъ на многіе изъ нашихъ вывозныхъ товаровъ. Было бы однако, по нашему мнѣнію, ошибочно, вывести изъ этого заключеніе на продолжительное улучшеніе дѣлъ и на особенно оживленное потребленіе въ нашихъ странахъ сбыта; мы напротивъ вполне справедливо должны приписать поднятію цѣнъ не столько улучшенію экономическаго положенія въ нашихъ странахъ потребленія, сколько сильному сокращенію производства и состоящему съ тѣмъ въ связи меньшему предложенію. Текущее положеніе денежнаго рынка, низкіе морскіе фрахты и наконецъ окончаніе южно-африканской войны безъ сомнѣнія также содѣйствовали оживленію дѣлъ.

Условія сплава лѣса въ отчетномъ году были особенно благопріятны; вслѣдствіе высокаго уровня воды въ Двинѣ и ея притокахъ почти всѣ гонки прибыли значительно ранѣе обыкновеннаго. Лѣсныхъ заломовъ вообще не бывало, какъ это и иначе нельзя было ожидать при незначительномъ числѣ прибывшихъ гонковъ.

Выбирая изъ разныхъ предметовъ нашего лѣсного экспорта важнѣйшіе, мы приводимъ слѣдующія данныя.

Тесаныхъ и круглыхъ бревнъ вывозилось :

	Тесаныя		Круглыя		Всего	
	сосновыя	еловыя	сосновыя	еловыя		
1898 :	27,163	31,518	74,841	259,417	= 392,939	штукъ
1899 :	26,142	25,907	84,097	216,824	= 352,970	„
1900 :	32,416	28,921	55,528	208,553	= 325,418	„
1901 :	24,185	26,276	50,884	248,795	= 350,140	„
1902 :	25,014	22,230	126,089	305,513	= 478,846	„

Сосновые голландскіе брусья. Первые сдѣлки зимою и весною совершались приблизительно за 7 или 8 коп. выше цѣны за среднее число футовъ длины 2 сорта, т. е. при средней длинѣ въ 27/28 фут. старый амстердамскій футъ продавали по 34 и 35 коп.; затѣмъ цѣна поднялась приблизительно до 9 и 10 коп. выше цѣны за среднее число футовъ; цѣна за третій сортъ стояла, какъ обыкновенно, около 3 коп. ниже. Спросъ на этотъ товаръ былъ не особенно оживленъ, по вслѣдствіе небольшихъ подвозовъ въ новый сезонъ перейдутъ существенно меньшіе запасы, чѣмъ въ предшествовавшемъ году.

Еловые голландскіе брусья, подвозъ которыхъ также не выходилъ изъ узкихъ предѣловъ, пользовались въ теченіе всего года хорошимъ спросомъ и распродавались почти до послѣдней штуки. Цѣна колебалась между 3 и 4 копѣйками выше цѣны за среднее число



футовъ, т. е. при средней длинѣ въ 27/28 футовъ за погонный старый Амстердамскій футъ платили отъ 30 до 31 коп. За партіи съ большею среднею длиною платили сравнительно меньше.

Сосновые и еловые англійскіе брусья привозились въ столь незначительномъ количествѣ, что нельзя показать для нихъ рыночной цѣны.

Вывозъ сосновыхъ и еловыхъ круглыхъ бревенъ, какъ видно изъ вышеприведенныхъ данныхъ, достигъ въ отчетномъ году небывалаго еще размѣра; это тѣмъ болѣе замѣчательно, что именно подвозъ этихъ бревенъ въ 1902 г. былъ особенно незначителенъ, вслѣдствіе чего уже безъ того довольно живая конкуренція нашихъ лѣсопильныхъ заводовъ еще усилилась. По этому мѣстная цѣна за сосновыя и еловыя норвежскія округленные бревна (Karrebalken) сохраняла сильно поднимающееся настроеніе; зимою платили отъ 13 до 14 коп. за старый Амстердамскій футъ діаметромъ въ 10" въ верхнемъ отрубѣ, но скоро цѣна поднялась до 15 коп. и выше; обработанныя на мѣстѣ изъ круглыхъ пиленыхъ бревенъ были должно быть еще значительно дороже. Продажная цѣна поднялась отъ 25 центовъ постепенно до 27 центовъ за старый Амстердамскій футъ лѣса діаметромъ въ 10", включая фрахтъ и страховку до голландскихъ портовъ; всѣ эти цѣны разумѣются при обычной нормѣ длины въ 20/22 голландскихъ футовъ.

Экспортъ ольховыхъ, осиновыхъ и березовыхъ бревенъ иллюстрируется слѣдующею таблицею:

1898:	202,481	штукъ
1899:	154,959	"
1900:	175,115	"
1901:	186,519	"
1902:	241,089	"

Торговля ольховыми и осиновыми бревнами прошла въ отчетномъ году совершенно нормальною; въ теченіе сезона цѣны немного пали какъ здѣсь, такъ и за границую вслѣдствіе общаго угнетеннаго положенія промышленности.

Мѣстные цѣны съ браковкою франко на острова при Ригѣ были: за ольховыя бревна при 20' средней длины 10" 12—13 коп. } за погон-  
" " " " 20' " " 11" 14—15 " } ный футъ  
или отъ 19—19½ коп. за кубическій футъ;

за осиновыя бревна при 20' средн. длины 10" 10 коп. } за погонный  
" " " " 20' " " 11" 11½ " } футъ  
или отъ 15—15½ коп. за кубическій футъ.

Цѣны за границую были:

за ольховыя бревна въ началѣ сезона 10" и толще 80 пфенниговъ и въ послѣдствіи до 77 пфен. за кубическій

За осиновыя бревна въ началѣ сезона 10" и толще

26 марокъ за кубическій метръ	cif Штетинъ и Любекъ
27 " " " "	cif Браке
29 франковъ за " "	cif Гентъ
затѣмъ 65 пфен. за кубическій футъ	cif балтійскіе порты
70 " " " "	cif порты нѣмецкаго моря
28 франк. " "	метръ cif Гентъ

Вывозъ изъ Риги мауерлатъ составлялъ (въ штукахъ):

	сосновыя	еловыя	всего
1898 :	62,680	28,780	91,460
1899 :	61,622	33,793	95,415
1900 :	68,854	53,926	122,780
1901 :	58,165	41,059	99,224
1902 :	68,172	42,836	111,008

Сосновыя мауерлаты перенесены были изъ 1901 г. въ отчетный годъ въ довольно большомъ количествѣ; въ общемъ спросъ на таковыя былъ незначителенъ; цѣна держалась въ продолженіи всего сезона на 1 коп. ниже цѣны за среднее число футовъ до 1 коп. за среднее число футовъ, слѣдовательно съ 26 до 27 коп. за погонный англійскій футъ при средней длинѣ въ 27/28 футовъ. Партіи, пригодныя для германскаго рынка съ весьма незначительною среднею нормою длины, сбывались по сравнительно высшимъ цѣнамъ. Сбытъ за границу былъ довольно вялъ и, если, можетъ быть, и удалось сбывать большую часть перенесенныхъ изъ 1901 г. запасовъ, но за то довольно значительные запасы остались опять на зиму.

Спросъ на сосновыя мауерлаты размѣромъ 11"×11" былъ лучше и онѣ въ теченіе всего сезона охотно покупались за 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> и 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> коп. выше цѣны за среднее число футовъ.

Еловыя мауерлаты размѣромъ 10"×10", цѣна которыхъ въ 1901 г. сильно понизилась, скоро опять оправились, такъ какъ свѣжаго товара привозилось очень немного. Тогда какъ первыя сдѣлки заключались еще по 19 и 20 коп. за погонный англійскій футъ при средней длинѣ въ 27/28 футовъ, въ послѣдствіи платили до 22 коп.

Еловыя мауерлаты размѣромъ 11"×11" въ началѣ сезона продавались приблизительно за 2 коп. ниже цѣны за среднее число футовъ, но мало по малу цѣна поднялась на 1 и 2 коп. за фунтъ.

Вывозъ слиперовъ всѣхъ размѣровъ составлялъ

	тесаные	круглые	всего
1898 :	2,166,172	85,816	2,251,988
1899 :	2,577,814	47,707	2,625,521
1900 :	2,213,578	36,482	2,250,060
1901 :	2,163,433	20,467	2,183,900
1902 :	1,873,096	57,225	1,930,321

На сосновые слипера  $10'' \times 10''$ □, длиною въ 8  $11/12'$ , въ зимніе мѣсяца заключались сдѣлки на поставку въ маѣ/іюні въ 2 руб. 25 и 2 руб. 28 коп. съ обычнымъ задаткомъ, въ февралѣ платили уже отъ 2 руб. 30 до 2 руб. 32 коп., въ мартѣ и апрѣлѣ отъ 2 руб. 35 до 2 руб. 36 коп. и въ маѣ, при прибытіи свѣжаго товара, цѣна поднялась до 2 руб. 38 коп.; въ іюні согласились почти всѣ на 2 руб. 40 коп., а въ отдѣльных случаяхъ, по слухамъ, давали даже 2 руб. 42 коп. Такъ какъ вслѣдствіе благопріятныхъ условій сплава всѣ слипера прибыли очень рано, то въ іюлѣ почти вся торговля кончилась, меньшія партіи, прибывшія съ опозданіемъ, пришлось, какъ всегда, продать опять по дешевле и сбывались позднею осенью незадолго до закрытія навигаціи только за 2 руб. 25 коп. и даже 2 руб. 20 коп. Всѣ эти цѣны разумѣются за подборъ изъ 40<sup>0</sup>/о тесаныхъ, 30<sup>0</sup>/о со стѣнкою въ 8'' и 30<sup>0</sup>/о со стѣнкою въ 7''.

Сосновые слипера  $10'' \times 10''$ □, длиною въ 8  $11/12'$ , со стѣнкою въ 6'' поднялись въ цѣнѣ съ 1 руб. 50 коп. постепенно приблизительно до 1 руб. 60 коп. и 1 руб. 63 коп.

Продажа слиперовъ за границу въ отчетномъ году шла довольно трудно. Оставшіеся еще съ 1901 г. довольно незначительные запасы по большей части были распроданы еще въ декабрѣ 1901 г. за 44/6 съ полнымъ задаткомъ за ноябрѣ изъ 40, 30, 30<sup>0</sup>/о; торговля свѣжимъ таваромъ на поставку лѣтомъ совершенно затихла въ первые мѣсяца, такъ какъ англійскіе покупатели настаивали на закупкѣ на основаніи новыхъ формуляръ контрактовъ, о которыхъ мы уже упомянули въ прошлагодномъ отчетѣ; какъ наши Рижскіе экспортеры, такъ и экспортеры въ прусскихъ портахъ сперва энергично сопротивлялись этимъ стремленіямъ; но когда въ мартѣ крупнѣйшіе прусскіе экспортеры стали колебаться и по нѣкоторымъ важнымъ пунктамъ уступали требованіямъ покупателей, то наконецъ и Рижскіе экспортеры должны были уступать. Но къ сожалѣнію между тѣмъ пропущено было наивыгоднѣйшее время, ибо, тогда какъ въ февралѣ и еще въ мартѣ возможно было достигать 45/6 за подборъ въ 50, 40, 10<sup>0</sup>/о и 44/6 за подборъ въ 40, 30, 30<sup>0</sup>/о, въ апрѣлѣ, по полученіи изъ Лондона извѣстія о меньшемъ потребленіи англійскихъ желѣзныхъ дорогъ въ 1902 г. чѣмъ въ послѣдніе годы, пришлось довольствоваться съ 45/— за подборъ въ 50, 40, 10<sup>0</sup>/о и 44/— за подборъ въ 40, 30, 30<sup>0</sup>/о; приблизительно на этомъ уровнѣ цѣны держались въ теченіе мая и іюня, а въ іюні понизились до 44/6 и 43/6. Кто желалъ подъ конецъ сезона непременно сбыть свой товаръ, тотъ долженъ былъ довольствоваться болѣе низкими цѣнами, но большинство предпочло, перенести свой товаръ на зиму. Въ октябрѣ еще совершена была одна сдѣлка по 43/6 за подборъ изъ 50, 40, 10<sup>0</sup>/о.

За слипера со стѣнкою въ 7'' цѣна колебалась отъ 40/6 до 41/6 и со стѣнкою въ 6'' отъ 30/— до 31/—.



Сосновые слипера  $9'' \times 9''$ □, длиною въ  $8^{11/12}'$ , при подборѣ изъ 70% со стѣнкою въ 7'' и 30% со стѣнкою въ 6'' сперва продавались за 1 руб. 10 коп. до 1 руб. 15 коп., но затѣмъ цѣна поднялась до 1 руб. 20 коп. и 1 руб. 25 коп. и дороже. Въ первые мѣсяца года эти размѣры вовсе не спрашивались иностранными покупателями; въ апрѣлѣ показался нѣкоторый, хотя только односторонній спросъ; по удовлетвореніи такового по цѣнѣ отъ 31/— до 32/—, цѣны опять падали до 30/— и 29/— и поднялись лишь позднюю осенью до 31/6 и 32/—.

Сосновыя шпалы  $10'' \times 6''$ , длиною въ  $8^{11/12}$ . Эти размѣры, на которые въ 1901 г. не было никакого спроса и которые потерпѣли сильный уронъ въ цѣнѣ, въ отчетномъ году подвозились въ весьма ограниченномъ количествѣ; а такъ какъ предложеніе этого товара и со стороны прусскихъ портовъ было весьма слабо, спросъ же въ Германіи и Голландіи былъ довольно силенъ, то распродавались по постоянно поднимающимся цѣнамъ не только всѣ оставшіеся на здѣшнемъ рынкѣ на зиму, сравнительно обширные запасы, но и новый подвозъ. Въ ноябрѣ и декабрѣ 1901 г. совершены были нѣкоторыя контрактныя сдѣлки по цѣнѣ въ 1 руб. 80 коп. за пару, но уже въ январѣ и февралѣ цѣны поднялись до 2 руб. и 2 руб. 5 коп., а въ мартѣ до 2 руб. 10 коп. и затѣмъ мало по малу до 2 руб. 25 коп. Цѣны эти разумѣются въ среднемъ за пару  $6 \times 10''$  англійскихъ и  $6 \times 10''$  рейнскихъ шпалъ.

Сосновые полуслипера  $10 \times 5''$ □ и  $9 \times 4^{1/2}''$ □, длиною въ  $8^{11/12}'$ , обтесанные со всѣхъ сторонъ, подвозились въ крайне ограниченномъ количествѣ; первые у пасъ на мѣстѣ варіировали въ цѣнѣ отъ 1 руб. 40 коп. до 1 руб. 50 коп. за пару, вторые отъ 1 руб. 10 коп. до 1 руб. 15 коп. за пару. При продажѣ въ Великобританію получались за обѣ сорта около 30/— за лодъ въ 16 штукъ  $10 \times 5''$  или 20 штукъ  $9 \times 4^{1/2}''$ .

Еловые слипера квадратные  $10 \times 10''$ , длиною въ  $8^{11/12}$ , мало спрашивались; лѣтомъ платили за подборъ въ 40, 30, 30% около 1 руб. 40 коп. до 1 руб. 45 коп., а осенью цѣна понизилась до 1 руб. 35 и 1 руб. 30 коп.

Что касается пиленнаго лѣса, то въ послѣдніе 5 лѣтъ вывозились слѣдующія количества (въ штукахъ):

	свыше 3 дм.	3 дм.	ниже 3 дм.	всего
1898 :	36,292	5,431,521	11,575,309	17,043,122
1899 :	11,939	5,646,290	12,174,799	17,833,028
1900 :	9,850	6,136,262	10,505,232	16,651,344
1901 :	11,460	4,726,122	8,458,734	13,196,316
1902 :	16,984	6,163,021	11,320,781	17,500,786

Въ противоположность къ 1901 г., въ которомъ цѣны почти на всѣ роды пиленнаго лѣса постоянно состояли въ сильно падающемъ движеніи, въ отчетномъ году по большей части произведеній нашей лѣсопиленной промышленности замѣчалось постоянно поднимающееся настроеніе; крупные запасы, находившіеся въ Ригѣ при открытіи судоходства, могли быть распроданы по существенно лучшимъ цѣнамъ, чѣмъ предполагалось въ концѣ предшествовавшаго года, такъ что наши владѣльцы лѣсопиленныхъ заводовъ, вѣроятно, добывали обратно большую часть тѣхъ убытковъ, которые имъ причинилъ роковой 1901 г. Помянутымъ поднимающимся настроеніемъ пользовались однако лишь болѣе узкіе размѣры, тогда какъ болѣе широкіе размѣры весьма трудно продавались. Уже въ прежнихъ отчетахъ мы обратили вниманіе на то, что уже цѣлый рядъ лѣтъ спросъ на болѣе широкіе размѣры уменьшается, обращаясь болѣе къ узкимъ размѣрамъ; въ отчетномъ году и въ особенности въ его второй половинѣ явленіе это выступило особенно ярко, потому что рыпокъ съ еловыми планками  $3 \times 9$ " и больше подвергался невыгодному вліянію конкуренціи румынскихъ и босніакскихъ лѣсныхъ матеріаловъ, доставленныхъ на рынокъ въ большомъ количествѣ изъ Галаца и Фіуме по весьма низкимъ цѣнамъ. Такъ какъ конкуренція эта продолжается и понынѣ, то виды на сбытъ этихъ размѣровъ и въ будущемъ году вѣроятно будутъ очень неудовлетворительны. То, что мы говорили въ началѣ сего отчета, объ ограниченіи производства, относится преимущественно къ пиленнымъ бревнамъ, которые привозились едва въ половинномъ размѣрѣ средняго количества послѣднихъ лѣтъ. Если съ одной стороны ограниченіе подвоза существенно способствовало оздоровленію рынка пиленнаго лѣса, но съ другой стороны нельзя не пожалѣть о томъ, что вслѣдствіе сильной конкуренціи нашихъ лѣсопиленныхъ заводовъ, подыскавшихъ занятія, цѣны на пиленные бревна подымались до невѣроятнаго уровня, несостоявшаго въ никакой соразмѣрности даже къ наивысшимъ цѣнамъ, достижимымъ для пиленнаго товара.

Продажныя цѣны за границу представлялись приблизительно въ слѣдующемъ видѣ:

Еловые планки	$3 \times 11$ "	2 сорта	8 £ 5 sh. до 8 £ 15 sh.
"	"	$3 \times 8$ " 2 "	6 £ " 6 £ 15 sh.
"	"	$3 \times 7$ " 2 "	5 £ 7 sh. 6 p. до 6 £ 10 sh.

за стандартъ съ доставкой на бортъ судна.

Еловые планки  $3 \times 9$ " (длина въ метрическихъ единицахъ)

25 до 28 сантимовъ за 2 сортъ

$25\frac{1}{2}$  "  $25\frac{1}{2}$  " " 3 "

за погонный метрическій футъ съ доставкой на бортъ судна.

Еловые бatenсы $2\frac{1}{2} \times 7''$ , длина въ метрическихъ единицахъ, не сортированные . . . . .	150—155 франк.
Сосновые бatenсы $2\frac{1}{2} \times 7''$ , длина въ метрическихъ единицахъ, не сортированные . . . . .	170—180 „
Сосновые бatenсы $3 \times 8''$ и $3 \times 7''$ , длина въ метрическихъ единицахъ, не сортированные . . . . .	155—165 „
Сосновыя планки $3 \times 9''$ , длина въ метрическихъ единицахъ, не сортированныя . . . . .	220—230 „

Еловыя доски 1 и 2 сорта не сортированныя :

$1 \times 8''$ приблизительно отъ 160 до 175 марокъ	
$1 \times 7''$ „ „ 145 „ 160 „	
$1 \times 6''$ „ „ 140 „ 150 „	
$1 \times 5''$ „ „ 125 „ 135 „	
$1 \times 4''$ въ метр. ед. длины около 130 до 140 франковъ.	

Прочіе размѣры пропорціонально вышепоказаннымъ цѣнамъ. Всѣ цѣны разумѣются за стандартъ съ доставкой на бортъ судна.

Дрань (Splittholz). Экспортъ составлялъ :

въ 1898 :	11,754 саж.
„ 1899 :	10,158 „
„ 1900 :	14,667 „
„ 1901 :	8,405 „
„ 1902 :	8,610 „

Въ теченіе сезона цѣна колебалась отъ 7 до 8 руб. за сажень и футъ съ доставкой на корабль.

Шахтовые распорки (Pitprops) вывозились въ слѣдующемъ количествѣ :

въ 1898 :	3,341,039 штук.
„ 1899 :	3,822,738 „
„ 1900 :	4,008,184 „
„ 1901 :	2,962,636 „
„ 1902 :	3,062,385 „

Спросъ на этотъ товаръ былъ довольно оживленный и цѣны постепенно поднимались :

съ 8 руб. до 10 руб. за  $3'' \frac{11}{12}'$  въ діаметрѣ за 1000 погон. футовъ  
 „ 8 р. 50 к. до 10 р. 50 к. за  $3'' \frac{15}{16}'$  въ „ „ 1000 „ „

Что касается до видовъ на 1903 годъ, то нельзя отрицать, что они не особенно блестящи. Экономическое положеніе въ нашихъ странахъ сбыта, по видимому, улучшилось лишь немного и по этому едва ли можно рассчитывать на особенно оживленный спросъ и на бойкій сбытъ нашихъ лѣсныхъ товаровъ. Мы уже выше высказали мнѣніе, что достигнутое въ отчетномъ году за многіе предметы нашего



вывоза иовышеніе цѣнъ преимущественно надо приписать только значительному сокращенію производства, а посему мы полагаемъ, что на 1903 г. только тогда можно предвидѣть удовлетворительный до извѣстной степени ходъ торговыхъ дѣлъ, когда въ эту зиму не только у насъ, но и во всѣхъ остальныхъ странахъ, вывозящихъ лѣсъ, будутъ соблюдать разумное ограниченіе производства.

## II. Ввозъ.

Затруднительному положенію нашей промышленности, которую мы въ подробности разсматривали въ началѣ первой части нашего отчета, надо между прочимъ приписать, что наша ввозная торговля, относящаяся по большей части къ обрабатываемымъ сырымъ матеріаламъ и полуфабрикатамъ, въ отчетномъ году сложилась сравнительно неблагоприятно.

Многіе изъ нашихъ болѣе важныхъ предметовъ ввоза ввозились изъ-за границы еще въ меньшемъ количествѣ, чѣмъ въ 1901 г., результаты котораго уже были весьма плохи. Убыль ввоза коснулась: кокса въ 263,000 пудовъ, желѣза въ 138,000 пуд., стали въ 70,000 пуд., чугуна въ 28,000 пуд., красиваго дерева въ 267,000 пуд., смолы въ 39,000 пуд., соды въ 7,500 пуд., поташа въ 3,000 пуд., сѣры въ 33,000 пуд., сѣрнаго колчедана въ 173,000 пуд., шпата въ 174,000 пуд., глины въ 146,000 пуд., мѣла въ 1,436,000 пуд., сырыхъ фосфатовъ въ 419,000 пуд. и воска въ 4,000 пуд. Съ другой стороны нѣкоторые товары ввозились въ большемъ количествѣ, какъ то: каменный уголь на 1,445,000 пуд., хлопокъ на 136,000 пуд., пробковое дерево на 80,000 пуд., селитра на 25,000 пуд., копра на 120,000 пуд., гумми сырое на 12,000 пуд., свинецъ на 37,000 пуд. и машины на 96,000 пуд.

Цѣнность Рижской морской ввозной торговли составляла начиная съ 1866 года:

1866—1870:	14,419,305	руб. средн.	числомъ
1871—1875:	22,537,505	"	"
1876—1880:	32,609,535	"	"
1881—1885:	27,442,544	"	"
1886—1890:	21,139,758	"	"
1891:	18,830,838 <sup>1/4</sup>	"	
1892:	20,698,639	"	
1893:	26,384,643 <sup>1/4</sup>	"	
1894:	33,066,954	"	
1895:	30,747,310 <sup>1/2</sup>	"	

1891—1895 :	25,945,677	руб. среди. числомъ
1896 :	42,081,397	„
1897 :	43,578,327	„
1898 :	58,481,526 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	„
1899 :	63,355,661	„
1900 :	58,599,935	„
1896—1900 :	53,219,369	„ среди. числомъ
1901 :	55,300,368	„
1902 :	47,745,561	„

Кромѣ того въ отчетномъ году въ Ригу поступило товаровъ черезъ сухопутную границу на сумму 2,185,515 рублей противъ 2,189,163 руб. въ 1901 г., 2,258,747 руб. въ 1900 г., 1,907,127<sup>3</sup>/<sub>4</sub> руб. въ 1899 г., 1,205,692 руб. въ 1898 г. и 1,150,000 руб. въ 1897 г. Привезенные изъ Финляндіи товары представляли въ отчетномъ году цѣнность въ 436,638 руб. противъ 481,699 руб. въ 1901 г., 698,989 руб. въ 1900 г., 764,991 руб. въ 1899 г., 623,174 руб. въ 1898 г. и 55,000 руб. въ 1897 г.

По вышеприведенной таблицѣ, въ которой за отчетный годъ показана лишь достижимая въ настоящее время предварительная цѣнность, ввозная торговля по цѣности своей уступаетъ ввозу 1901 г., равнымъ образомъ результаты отчетнаго года ниже ввоза всѣхъ предшествовавшихъ лѣтъ послѣ 1898 г. Впрочемъ по окончательномъ опредѣленіи цѣности ввоза отчетный годъ вѣроятно дастъ лучший результатъ, чѣмъ вышепоказанный, который однако далеко еще не достигнетъ результатовъ означенныхъ предшествовавшихъ лѣтъ, въ особенности опередившаго всѣ остальные годы 1899 года.

Изъ общей суммы ввезенныхъ въ Ригу товаровъ пришлось на долю главнѣйшихъ странъ производства:

	Великобританія %	Германія %	Бельгія %
1866—1870 :	58,0	18,8	4,8
1871—1875 :	47,8	24,3	4,3
1876—1880 :	43,1	28,7	8,3
1881—1885 :	46,0	28,8	5,8
1886—1890 :	41,2	30,3	7,4
1891 :	39,8	31,6	7,3
1892 :	37,2	33,4	8,0
1893 :	45,9	17,6	13,5
1894 :	41,8	27,1	12,2
1895 :	37,3	32,4	14,7
1891—1895 :	40,6	28,1	11,7
1896 :	37,5	35,6	14,7

	Великобританія %	Германія %	Бельгія %
1897 :	33,0	35,8	18,8
1898 :	37,8	33,1	13,5
1899 :	39,8	37,6	10,9
1900 :	48,7	32,6	6,4
1896—1900 :	39,8	34,9	12,4
1901 :*)	41,9	38,8	4,9

Взглядъ на настоящую таблицу ясно показываетъ то громадное значеніе, которое имѣютъ для нашей ввозной торговли рынки Великобританіи и Германіи. Участіе обѣихъ странъ въ поставкѣ намъ иностранныхъ товаровъ съ 1866 года весьма сильно измѣнилось. Тогда какъ Великобританія въ прежніе годы поставляла намъ вдвое и втрое болѣе, чѣмъ Германія (въ пятилѣтіи 1866—1870: 58,0% изъ Великобританіи противъ 18,8% изъ Германіи, 1871—1875: 47,8% изъ Великобританіи противъ 24,3% изъ Германіи), въ послѣднее время обѣ страны играютъ почти ту же самую роль въ снабженіи насъ предметами ввоза; въ 1901 г. приходило на Великобританію 41,9% и на Германію 38,8%, при чемъ слѣдуетъ еще имѣть въ виду, что участіе Германіи на самомъ дѣлѣ еще больше, такъ какъ часть ввезенныхъ будто-бы изъ Вельгіи и Голландіи товаровъ фактически происходитъ изъ Германіи, которая послѣ заключенія торговаго договора съ Россією въ 1894 г. чрезвычайно укрѣпила свое положеніе какъ наша поставщица товаровъ. На третьемъ мѣстѣ стоитъ Вельгія, изъ которой мы получили въ отчетномъ году 4,9% нашихъ ввозныхъ товаровъ противъ 6,4% въ предшествовавшемъ году. Три приведенныя страны вмѣстѣ участвовали въ нашей ввозной торговлѣ въ 1901 г. съ 85,6% противъ 87,7% въ предшествовавшемъ году, такъ что на прочія страны пришлось лишь 14,4% и 12,3%.

Цѣнность Рижскаго импорта по главнѣйшимъ странамъ производства распределяется слѣдующимъ образомъ :

	Германія Руб.	Великобританія Руб.	Бельгія Руб.
средн. числ. 1876—1880 :	9,350,904	14,038,931	2,703,635
„ „ 1881—1885 :	7,908,456	12,624,361	1,588,905
„ „ 1886—1890 :	6,410,554	8,704,067	1,576,043
1891 :	5,957,991 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	7,498,452 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	1,370,183 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
1892 :	6,917,658 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	7,703,654 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	1,647,396 <sup>3</sup> / <sub>8</sub>
1893 :	4,658,282 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	12,122,147 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	3,577,951 <sup>3</sup> / <sub>8</sub>
1894 :	8,984,635 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	13,836,282 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	4,037,908 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
1895 :	9,982,841 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	11,476,712 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	4,539,886 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>

\*) При составленіи настоящаго отчета нельзя было еще достать данныхъ о странахъ происхожденія нашихъ ввозныхъ товаровъ.



	Германія Руб.	Великобританія Руб.	Бельгія Руб.
средн. числ. 1891—1895 :	7,300,282	10,527,450	3,034,665
1896 :	14,968,451	15,785,551	6,178,392 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
1897 :	15,617,717 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	14,366,862 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	8,173,197 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
1898 :	19,332,198 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	22,124,450	7,882,497 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
1899 :	23,832,261 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	25,225,997 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	6,928,942 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
1900 :	19,088,424 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	28,538,348	3,734,293 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
средн. числ. 1896—1900 :	18,567,950	21,208,242	6,579,465
1901 :	21,438,406 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	23,164,170 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	2,701,340 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>

Цѣнность ввезенныхъ въ 1901 г. въ Ригу морскимъ путемъ изъ этихъ трехъ государствъ товаровъ составляла круглымъ числомъ 47<sup>1</sup>/<sub>3</sub> милл. рублей противъ 51<sup>1</sup>/<sub>3</sub> милл. руб. въ 1900 г., 56 милл. руб. въ 1899 г., 49<sup>1</sup>/<sub>2</sub> милл. руб. въ 1898 г. и 38 милл. руб. въ 1897 г. На всѣ-же остальные страны приходится въ 1901 г. 8 милл. руб., противъ 7 милл. въ 1900 г., 7<sup>1</sup>/<sub>3</sub> милл. въ 1899 г., 9 милл. въ 1898 г. и 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> милл. руб. въ 1897 г. Среди этихъ странъ въ 1901 г. Данія занимала первое мѣсто, отпустившая въ Ригу больше 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> милл. руб. Затѣмъ слѣдуетъ Голландія, экспортъ которой въ Ригу имѣлъ цѣнность въ 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> милл. рублей. Изъ Америки и Африки мы также получали довольно видное количество товаровъ, а именно изъ Америки на сумму почти 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> милл. руб. и изъ Африки на болѣе милліона рублей. Почти такую-же цѣнность представляютъ товары, ввезенные въ Ригу изъ Швеціи и Норвегіи. Изъ остальныхъ поставщиковъ нашихъ ввозныхъ товаровъ могутъ быть еще упоминаемы Португалія (больше полмилліона), Австралія (больше 100,000 рублей), Франція (37,000 рублей) и Италія (33,000 рублей).

Изъ Испаніи и Азіи мы прямымъ путемъ въ 1901 г. никакихъ товаровъ не получали.

Ввозъ иностранныхъ товаровъ черезъ Либавскій портъ въ 1902 г. потерпѣлъ небольшую убыль. Цѣнность ввозной торговли этого порта около полмилліона рублей меньше чѣмъ въ 1901 г.

По опубликованнымъ Либавскимъ Биржевымъ Комитетомъ свѣдѣніямъ общій ввозъ съ 1895 г. представлялъ слѣдующую цѣнность :

1895 :	13,961,418	руб.
1896 :	17,211,339	„
1897 :	17,568,458	„
1898 :	17,455,157	„
1899 :	18,708,970	„
1900 :	24,923,559	„
1901 :	18,190,704	„
1902 :	17,530,723	„

Ввозная торговля Ревеля\*) составляла въ среднемъ съ 1895 г. до 1899 г.:

		9,807,976	пуд. цѣнностью	53,567,785	руб.
въ 1896 году	7,802,633	"	"	52,761,430	"
" 1897 "	8,758,730	"	"	56,305,408	"
" 1898 "	11,185,163	"	"	70,535,323	"
" 1899 "	15,401,608	"	"	55,807,296	"
" 1900 "	15,056,123	"	"	52,826,676	"
" 1901 "	12,552,562	"	"	43,072,120	"
" 1902 "	13,812,013	"	"	45,372,293	"

Въ торговлѣ Ревеля ввозъ хлопка-сырца и каменнаго угля составляетъ руководящій факторъ, имѣющій вліяніе на весь годовой ввозъ какъ относительно цифры цѣнности (по хлопку-сырцу), такъ и относительно цифры количества (по каменному углю). Вслѣдствіе усиленнаго ввоза этихъ двухъ предметовъ общій результатъ ввоза отчетнаго года представляется болѣе благопріятнымъ, чѣмъ въ предшествовавшемъ году. Ввозъ этихъ двухъ предметовъ (каменнаго угля 6,6 милл. пудовъ и хлопка-сырца 3,2 милл. пудовъ) составляетъ 71,6% общаго ввезеннаго количества и 60,0% общей цѣнности противъ 67,5% и 57,6% въ предшествовавшемъ году.

Усиленный ввозъ хлопка, начавшійся уже во второй половинѣ прошлаго года и продолжавшійся еще въ первой четверти текущаго года, вызывался плохимъ урожаемъ въ русскихъ производительныхъ раіонахъ и отчасти уничтоженіемъ запасовъ въ постигшихъ землетрясеніемъ среднеазиатскихъ областяхъ, но затѣмъ также тѣмъ обстоятельствомъ, что русскіе заводы, вслѣдствіе вышихъ цѣнъ, льтомъ закупали лишь очень небольшіе запасы, а въ послѣдствіи при усилившемся спросѣ на хлопчато-бумажныя издѣлія не имѣли достаточныхъ запасовъ сырыхъ матеріаловъ.

Въ числѣ другихъ товаровъ, имѣющихъ особенное значеніе въ общемъ ввозѣ Ревельскаго порта, замѣчается сильное увеличеніе въ ввозѣ свинца (184,000 пуд.), мѣди (315,000 пуд.) и искусственныхъ землеудобрительныхъ веществъ (414,000 пуд.); съ другой стороны изъ года въ годъ уменьшился ввозъ машинъ и желѣзныхъ издѣлій.

Ввозъ Ревеля изъ германскихъ портовъ, уступавшій прежде ввозу изъ великобританскихъ портовъ и опередившій таковой лишь въ 1900 г. благодаря большему ввозу хлопка, превзошелъ его также въ отчетномъ году и опять таки вслѣдствіе усиленной поставки хлопка со стороны германскихъ фирмъ. Въ Ревельскомъ ввозѣ участвовали въ 1902 г. Германія съ 45,28%, Великобританія съ 41,79%, Данія

\*) Эти, равно какъ и дальнѣйшія свѣдѣнія, касающія Ревельскаго импорта, почерпнуты изъ „обзора морской виѣшней торговли Ревеля въ 1902 г.“ (составленнаго секретаремъ торгово-статистическаго бюро Ревельскаго Виржевого Комитета Хр. Флейшеромъ).

съ 8,18<sup>0</sup>/о, Голландія съ 2,05<sup>0</sup>/о, Бельгія съ 1,07<sup>0</sup>/о, Франція съ 0,60<sup>0</sup>/о, Америка съ 0,53<sup>0</sup>/о, Швеція и Норвегія, каждая съ 0,18<sup>0</sup>/о, Турція съ 0,10<sup>0</sup>/о и Португалія съ 0,04<sup>0</sup>/о.

Цѣнность ввоза въ Европейскую Россію (со включеніемъ Черноморскаго побережья, Кавказа и торговыхъ сношеній съ Финляндіей) представляется по даннымъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ съ 1890 г. въ слѣдующемъ видѣ :

1890 :	384,314,331 руб.
1891 :	348,599,056 „
1892 :	367,201,812 „
1893 :	421,886,429 „
1894 :	507,322,451 „
1895 :	478,592,170 „
1896 :	523,234,828 „
1897 :	499,834,136 „
1898 :	562,017,000 „
1899 :	594,428,000 „
1900 :	572,064,000 „
1901 :	532,944,000 „
1902 :	527,095,000 „

По отдѣльнымъ главнымъ категоріямъ товаровъ цѣнность ввоза распредѣлилась за послѣдніе восемь лѣтъ слѣдующимъ образомъ :

	1895	1896	1897	1898
Жизненн. припасы	67,235,341	69,258,258	63,503,340	69,820,000
Сырье и полуобработ.				
матеріалы . . .	273,708,992	297,751,513	287,090,244	302,099,000
Животныя . . .	2,882,136	2,272,526	1,614,555	1,511,000
Фабричн. издѣлія .	134,765,701	153,952,531	147,625,997	188,587,000
Всего .	478,592,170	523,234,828	499,834,136	562,017,000

	1899	1900	1901	1902
Жизненн. припасы	73,441,000	79,844,000	84,349,000	81,409,000
Сырье и полуобработ.				
матеріалы . . .	301,329,000	307,402,000	288,107,000	295,483,000
Животныя . . .	1,802,000	1,136,000	1,495,000	1,403,000
Фабричн. издѣлія .	217,856,000	183,682,000	158,993,000	148,800,000
Всего .	594,428,000	572,064,000	532,944,000	527,095,000

По этому цѣнность ввоза въ отчетномъ году приблизительно на 6 милліоновъ рублей или 1,1<sup>0</sup>/о ниже чѣмъ въ 1901 г. Еще болѣе отчетный годъ уступаетъ въ этомъ отношеніи 1898, 1899 и 1900 г.

Изъ отдѣльныхъ категорій товаровъ въ отчетномъ году по категоріи сырыхъ и полуобработанныхъ матеріаловъ замѣтно нѣкоторое



увеличеніе, тогда какъ въ остальныхъ категоріяхъ оказывается уменьшеніе въ сравненіи съ 1901 г. Цѣнность ввезенныхъ сырыхъ и полуобработанныхъ матеріаловъ повысилась на 2,6<sup>0</sup>%, а цѣнность ввезенныхъ въ Россію жизненныхъ припасовъ уменьшилось на 3,6<sup>0</sup>%, фабричныхъ издѣлій на 6,9<sup>0</sup>% и животныхъ на 6,6<sup>0</sup>% въ сравненіи съ 1901 г. Посему большихъ колебаній въ ввозной торговлѣ за оба послѣдніе года не имѣется. Замѣчательно то, что Россія все еще израсходуетъ почти 150 милліоновъ рублей за иностранныя фабричныя издѣлія, что служитъ доказательствомъ, что наша отечественная промышленность еще далеко не способна хоть только приблизительно удовлетворить постоянно увеличивающейся потребности въ готовыхъ издѣліяхъ.

Переходимъ теперь къ разсмотрѣнію нашихъ главнѣйшихъ предметовъ ввоза.

Импортъ каменнаго угля въ Ригу составлялъ:

1866—1870:	3,598,802*)	пуд.	средн. числомъ
1871—1875:	5,807,834*)	„	„ „
1876—1880:	8,029,178*)	„	„ „
1881—1885:	8,638,019*)	„	„ „
1886—1890:	10,235,827*)	„	„ „
1891:	10,542,001	„	
1892:	10,517,806	„	
1893:	10,924,845	„	
1894:	12,563,438 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	„	
1895:	13,321,732	„	
1891—1895:	11,573,964	„	средн. числомъ
1896:	15,951,791	„	
1897:	16,696,439 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	„	
1898:	19,545,739 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	„	
1899:	31,767,168	„	
1900:	31,826,204	„	
1896—1900:	23,157,468	„	средн. числомъ
1901:	22,920,250	„	
1902:	24,364,936 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	„	

Ввозъ отчетнаго года, какъ мы уже предсказали въ нашемъ прошлогодномъ отчетѣ, немного увеличился (приблизительно на 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> милл. пудовъ противъ 1901 г.) и, судя по состоянію промышленности, потребленіе каменнаго угля въ текущемъ году опять повысится, такъ какъ съ одной стороны перенесенные изъ учредительскаго періода большіе запасы нынѣ истощены, а съ другой стороны обнаруживается нѣкоторое, хотя медленное оздоровленіе въ области промышленности.

\*) Съ 1866—1890 г. г каменный уголь и коксъ Таможенно не регистрировались раздѣльно, такъ что въ этихъ цифрахъ заключаются также ввезенныя количества кокса.

Въ виду ожидаемаго увеличенія ввоза каменнаго угля нельзя не указать опять на то, что этотъ предметъ ввоза, наиболѣе важный какъ для нашего судоходства, такъ и для промышленности, составляющей въ настоящее время существенный экономическій факторъ, все еще имѣетъ страдать отъ затруднительныхъ условій выгрузки, о которыхъ уже неоднократно упоминали въ нашихъ отчетахъ. Особенно бросаются въ глаза неудовлетворительное освѣщеніе набережной, плохія подъѣздыя улицы, недостаточная полицейская охрана, неудобно расположенныя и недостаточныя мѣста выгрузки, непрактически расположенные рельсовые пути на желѣзнодорожныхъ станціяхъ и мп. др. Всѣ эти неудобства, къ которымъ еще присоединяются весьма сложныя таможенныя обрядности, существенно замедляютъ и вздорожаютъ выгрузку и экспедицію каменнаго угля, вслѣдствіе чего, при сравненіи съ условіями въ иностранныхъ городахъ, каменный уголь все еще обходится намъ слишкомъ дорого. Принимая во вниманіе всѣ вышеизложенныя невыгодныя обстоятельства, мы не подвергнемся преувеличенію, если оцѣнимъ происходящіе отъ этихъ неурядицъ убытки отъ 9 пенсовъ до 1 шиллинга на тонну.

Цѣны на уголь (за цѣлыя партіи, очищенные отъ пошлыны на кораблѣ) составляли въ періодъ времени отъ апрѣля до сентября 14 коп. за пудъ и въ октябрѣ поднялись до 15<sup>1/4</sup> коп., на каковомъ уровнѣ онѣ продержались до конца года.

Остальные балтійскіе порты ввозили каменный уголь (въ пудахъ):

	1895	1896	1897	1898
С.-Петербургъ съ				
Кронштадтомъ .	76,569,312	76,845,962	76,819,932	90,574,533
Ревель и Балтійск.				
Портъ . . . .	1,521,717	1,943,958	2,480,691	3,115,197
Либава . . . .	5,552,052	5,829,814	6,243,475	6,655,704
	1899	1900	1901	1902
С.-Петербургъ съ				
Кронштадтомъ .	120,587,859	103,262,607	86,796,000	90,909,000
Ревель и Балтійск.				
Портъ . . . .	6,499,362	6,816,525	5,602,822	6,476,100
Либава . . . .	11,331,068	17,918,935	9,101,628	7,237,917

Кромѣ того импортъ Пернова составлялъ 2,598,000 пудовъ въ 1902 г. и 2,308,000 пудовъ въ 1901 г.

Изъ всего русскаго ввоза каменнаго угля въ послѣдніе два года приходило на отдѣльные балтійскіе порты:

	1901 ‰	1902 ‰
С.-Петербургъ съ Кронштадтомъ	45,1	52,2
Ревель съ Балтійскимъ Портомъ	2,9	3,7
Либава . . . . .	4,7	4,2
Перновъ . . . . .	1,2	1,5
Рига . . . . .	11,9	14,0
Итого . .	65,8	76,6

Слѣдовательно болѣе  $\frac{3}{4}$  всего русскаго ввоза въ отчетномъ году направлялось черезъ балтійскіе порты. Въ этихъ портахъ русскій уголь вообще не можетъ соперничать съ иностраннымъ, который и дешевле и лучшаго качества. Среди балтійскихъ портовъ С.-Петербургъ занимаетъ далеко первое мѣсто, за нимъ слѣдуетъ Рига, Либава занимаетъ третье, Ревель четвертое и наконецъ Перновъ пятое мѣсто. По всѣмъ пяти портамъ мы видимъ за отчетный годъ увеличеніе ввоза, за исключеніемъ Либавы, ввозъ которой уменьшился на 1,8 милл. пудовъ. Общій ввозъ каменнаго угля въ балтійскіе порты составлялъ въ 1902 г. круглымъ числомъ  $131\frac{1}{2}$  милл. пудовъ противъ  $126\frac{3}{4}$  милл. пудовъ въ предшествовавшемъ году т. е. въ первомъ приблизительно на 5 милл. пудовъ болѣе.

Ввезенныя въ балтійскіе порты количества каменнаго угля по существенно большей части происходили изъ Великобританіи, тогда какъ черезъ западную сухопутную границу приходитъ почти исключительно силезскій уголь. Такъ черезъ одиѣ Сосновицы поступало въ Россію въ 1902 г. 31,267,000 пудовъ силезскаго угля противъ 46,802,000 въ 1901 г., т. е.  $18\frac{0}{100}$  и  $24,3\frac{0}{100}$  общаго ввоза каменнаго угля въ Россію.

На остальные таможи Имперіи приходило въ отчетномъ году 11 милл. пудовъ угля противъ 18,7 милл. пудовъ въ 1901 г., что составляетъ 6,4 или  $9,7\frac{0}{100}$  общерусскаго ввоза. Въ числѣ этихъ таможепъ заслуживаетъ упоминанія Одесская, черезъ которую въ 1902 г. проходило 1,116,000 пудовъ угля, тогда какъ ввозъ черезъ Одессу составлялъ въ 1901 г. 6,344,000 пудовъ и въ 1900 г., когда южнорусская каменноугольная промышленность находилась въ критическомъ положеніи, около 16 милл. пудовъ. Слѣдовательно ввозъ каменнаго угля черезъ Одессу въ послѣднее время потерпѣлъ громадную убыль.

Общая сумма импорта каменнаго угля въ Россію (черезъ европейскую границу со включеніемъ черноморской границы, Кавказа и торговыхъ сношеній съ Финляндіею) составляла (въ пудахъ):

	1895	1896	1897	1898
Каменн. уголь .	116,714,000	120,857,000	129,569,000	154,494,000
Коксъ . . . .	17,864,000	22,357,000	24,413,000	27,953,000



	1899	1900	1901	1902
Каменн. уголь .	237,898,000	240,090,000	192,511,000	174,100,000
Коксъ . . . .	35,029,000	33,874,000	31,061,000	26,386,000

Въ ввозѣ сего товара съ 1890 г. замѣчается не маловажное сокращеніе. Убыль въ отчетномъ году составляетъ въ сравненіи съ 1901 г. 18 милл. пудовъ и въ сравненіи съ 1900 г. 66 милл. пудовъ.

Главнѣйшіе поставщики ввезеннаго въ Россію каменнаго угля, Великобританія и Германія, ввозившія, по даннымъ нашего Департамента Таможенныхъ Сборовъ, въ послѣдніе пять лѣтъ слѣдующія количества :

	Великобританія		Германія	
	Каменн. уголь	Коксъ	Каменн. уголь	Коксъ
	в ѣ п у д а х ѣ			
1898 :	111,551,000	4,533,000	31,360,000	10,863,000
1899 :	176,953,000	5,443,000	43,502,000	12,528,000
1900 :	164,519,000	4,593,000	53,444,000	11,048,000
1901 :	135,028,000	3,340,000	51,971,000	10,513,000
1902 :	130,444,000	3,125,000	38,062,000	8,722,000

По поставкѣ каменнаго угля имѣетъ Великобританія, по поставкѣ кокса Германія большее значеніе.

Ввозъ въ Ригу кокса представляется въ слѣдующемъ видѣ:

1891 :	553,078 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	пуд.
1892 :	544,243	„
1893 :	567,852 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	„
1894 :	470,120	„
1895 :	623,713 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	„
1891—1895 :	551,801	„ средн. числомъ
1896 :	990,035 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	„
1897 :	956,296 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	„
1898 :	1,310,603	„
1899 :	1,417,615	„
1900 :	1,343,804 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	„
1896—1900 :	1,203,671	„ средн. числомъ
1901 :	906,715 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	„
1902 :	644,112 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	„

Высказанное нами въ прошломъ году опасеніе, что импортъ кокса еще болѣе уменьшится, къ сожалѣнію оправдалось, а именно онъ сократился приблизительно на 30% противъ 1901 г. и около 50% противъ 1898, 1899 и 1900 г. г. Но вѣроятно въ отчетномъ году достигнуты уже предѣлы сего паденія, такъ какъ, за немногими исключеніями, старые запасы вполнѣ истощены. Вслѣдствіе оживленія подлежащихъ отраслей промышленности ввозъ кокса въ текущемъ году вѣроятно поднимется приблизительно на 40—50% и такимъ образомъ достигнетъ опять уровня 1901 г.

Также и этотъ товаръ относительно выгрузки въ нашемъ порту страдаетъ отъ неурядицъ упомянутыхъ выше при разсмотрѣннн ввоза каменнаго угля.

Цѣны на коксъ (по очисткѣ пошлиною въ кораблѣ), которыя уже въ 1901 г. пали съ 30 на 26 коп., въ отчетномъ году еще понизились до 22 коп. за пудъ.

Ввозъ кокса черезъ балтійскіе порты иллюстрируется слѣдующею таблицею (въ пудахъ):

	1900	1901	1902
С.-Петербургъ съ Кронштадтомъ	8,071,938	4,015,000	5,800,000
Ревель и Балтійскій Портъ . . . . .	252,000	254,007	182,096
Либава . . . . .	463,818	238,521	230,128
Рига . . . . .	1,343,804	906,715	644,112
Итого . . . . .	10,131,560	5,414,243	6,856,336

Изъ всѣхъ означенныхъ портовъ одинъ только С.-Петербургскій увеличилъ свой ввозъ кокса. Съ всего русскаго ввоза приходило на балтійскіе порты въ 1902 г. 26<sup>0</sup>/<sub>0</sub> противъ 17,4<sup>0</sup>/<sub>0</sub> въ 1901 г., при чемъ въ этомъ ввозѣ участвовали С.-Петербургъ съ 22 и 12,9<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, Рига съ 2,4 и 2,9<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, Либава съ 0,9 и 0,8<sup>0</sup>/<sub>0</sub> и Ревель съ Балтійскимъ Портомъ съ 0,7 и 0,8<sup>0</sup>/<sub>0</sub>. Остальная часть русскаго ввоза постуиаеть черезъ западную сухопутную границу (преимущественно черезъ Сосновицы и Границу); это послѣднее количество составило въ 1902 г. 19<sup>1</sup>/<sub>2</sub> милл. пудовъ или около 74<sup>0</sup>/<sub>0</sub> и въ предшествовавшемъ году 25<sup>1</sup>/<sub>4</sub> милл. пудовъ или 81,4<sup>0</sup>/<sub>0</sub>. Коксъ, ввозимый черезъ сухопутную границу, происходитъ большею частью изъ Силезіи, тогда какъ балтійскіе порты получаютъ коксъ изъ Вестфалии. Изъ Великобританіи получаютъ только весьма скромныя количества кокса газоваго, идущаго на топливо.

Общая сумма ввезеннаго въ Россійскую Имперію кокса составила въ 1902 г. — 26,386,000 пуд., въ 1901 г. — 31,061,000 пуд. и въ 1900 г. — 33,874,000 пуд., слѣдовательно послѣ послѣдняго года ввозъ уменьшился на 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> милл. пудовъ.

Рядомъ съ добычею каменнаго угля въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки, занимающихъ уже цѣлый рядъ лѣтъ первое мѣсто какъ по общей добычѣ, такъ и по процентуальному увеличенію добычи каменнаго угля, возросла также почти безпрестанно въ послѣдніе годы производительность копей въ Англіи; добыча 1902 г. даже значительно превысила добычу 1900 г., считавшагося до сихъ поръ зауряднымъ. Исключеніе составилъ 1901 г., въ которомъ, вѣроятно, вслѣдствіе воздѣйствія военныхъ событій на производство и на состояніе рынка, добыча сократилась съ 225 до 219 милліоновъ тоннъ. Въ послѣднемъ году добыча поднялась опять до 227,2 милл. тоннъ, чѣмъ достигнуто было наибольшее по нынѣ количество добычи. Но по процентуальному

увеличенію англійская добыча каменнаго угля никакъ не выноситъ сравненія съ американскою, увеличивавшеюся съ 227 милл. тоннъ въ 1899 г. до 241 милл. тоннъ въ 1900 г. и 261 милл. тоннъ въ 1901 г.\*), слѣдовательно съ 1899 г. до 1901 г. на 15,0%, тогда какъ англійская добыча въ тотъ-же періодъ времени увеличилась лишь на 3,3%.

Германія занимаетъ третье мѣсто, добывая въ 1899 г.: 102 милл. тоннъ, въ 1900 г. — 109 милл. тоннъ и столько-же въ 1901 г., а въ 1902 г. около 108 милл. тоннъ. Добыча Франціи и Вельгіи составляла въ оба послѣдніе года отъ 32 до 33 милл. пудовъ и отъ 22 до 23 милл. пудовъ. Слѣдовательно Германія добываетъ менѣе половины, Франція и Вельгія вмѣстѣ немного менѣе четверти добычи Великобританіи. Общая извѣстная добыча каменнаго угля въ настоящее время составляетъ около 700 милл. тоннъ ежегодно, изъ каковаго количества на Соединенные Штаты Сѣверной Америки приходится болѣе, на Великобританію немного менѣе трети.

О каменноугольной промышленности Россіи точныхъ данныхъ за оба послѣдніе года не имѣется, въ 1900 г. добыча составила 985 милл. пудовъ. Но въ послѣднее время общая добыча Россіи оцѣнивается приблизительно въ 1 миллиардъ пудовъ (около 15½ милл. тоннъ) въ годъ. Среди всѣхъ добывающихъ каменный уголь странъ міра Россія занимаетъ лишь шестое мѣсто, за всѣми выше названными странами. Что касается собственно Донецкаго бассейна, то его добыча каменнаго угля составила въ отчетномъ году 642 милл. пудовъ т. е. на 52 милл. пудовъ менѣе чѣмъ въ 1901 г. Производство кокса въ Донецкомъ бассейнѣ достигло количества въ 102 милл. пудовъ (18,6 милл. пудовъ менѣе чѣмъ въ 1901 г.).

Изъ Великобританіи, являющейся важнѣйшею страню экспорта, вывозилось въ 1902 г. всего 45 милл. тоннъ угля, кокса и прессованнаго угля, противъ 43¾ милл. тоннъ въ предшествовавшемъ году. Слѣдовательно введенная вывозная пошлина не вызвала пока никакого сокращенія иностраннаго сбыта каменнаго угля.

Ввозъ чугуна въ Ригу составлялъ:

1871—1875:	231,994	пуд.	средн.	числомъ
1876—1880:	2,080,505	"	"	"
1881—1885:	3,637,472	"	"	"
1886—1890:	1,407,162	"	"	"
1891:	345,543	"		
1892:	244,911	"		
1893:	506,073	"		
1894:	371,247	"		
1895:	584,125½	"		

\*) За 1902 г. мы еще не располагаемъ данными.



1891—1895:	410,380	пуд. средн. числомъ
1896:	473,734 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	„
1897:	400,834	„
1898:	1,037,528	„
1899:	650,404 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	„
1900:	185,094 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	„
1896—1900:	549,519	„ средн. числомъ
1901:	74,265	„
1902:	45,768	„

Этотъ предметъ окончательно исчезъ изъ ряда нашихъ болѣе важныхъ ввозныхъ товаровъ, съ тѣхъ поръ, какъ наша внутренняя промышленность настолько развилась, что она въ состояніи удовлетворять нашей потребности соответствующимъ цѣнѣмъ произведеніемъ хорошаго качества. Незначительныя ввозимыя изъ-за границы партіи чугуна состоятъ изъ спеціальныхъ сортовъ (древесноугольного чугуна), приходящихъ изъ Швеціи; но въ послѣднее время стали также эти сорта заготовлять въ Уралѣ, тогда какъ обыкновенный чугунъ приходитъ изъ Донецкаго бассейна.

Было-бы весьма желательно, чтобы перевозка желѣза изъ юга болѣе прежняго обращалась на морской путь, такъ какъ въ такомъ случаѣ наша промышленность могла-бы получить это сырье по болѣе дешевымъ цѣнамъ. Но пока еще правительственная мѣра, запрещающая иностраннымъ судамъ производить грузовое сообщеніе въ большомъ каботажѣ, составляетъ препятствіе развитія морской перевозки. По этому придется ждать, пока вслѣдствіе увеличенія русскаго торговаго флота послѣдуетъ пониженіе несоразмѣрно высокихъ въ настоящее время морскихъ фрахтовъ.

Важнѣйшимъ русскимъ портомъ по ввозу чугуна является С.-Петербургъ, ввозъ котораго по вышеизложеннымъ причинамъ въ послѣдніе годы понесъ громадную убыль; онъ опредѣлился въ отчетномъ году только въ 143,000 пудовъ, въ 1901 г. въ 327,000 пуд., въ 1900 г. 1,011,000 пуд., тогда какъ онъ составлялъ въ 1899 г. 3<sup>2</sup>/<sub>3</sub> милліона пудовъ и въ 1898 г., 1897 г. и 1896 г. по 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> милл. пудовъ въ каждомъ. Въ Либавѣ также убыль сравнительно весьма значительная, такъ какъ импортъ ея составлялъ въ отчетномъ году только 6582 пуда противъ 49,016 пуд. въ 1901 г., 98,577 пуд. въ 1900 г., 118,021 пуд. въ 1899 г., 122,216 пуд. въ 1898 г., 159,313 пуд. въ 1897 г. и 128,594 пуд. въ 1896 г. Импортъ Ревеля, который впрочемъ довольно незначителенъ, показываетъ въ общемъ не столь замѣтную убыль, ибо онъ обнималъ въ отчетномъ году 35,731 пудъ, въ 1901 г. 43,535 пуд., въ 1900 г. 40,764 пуда, въ 1899 г. 63,690 пуд., въ 1898 г. 50,187 пуд. и въ 1897 г. 49,382 пуд.

Чрезъ всѣ названные четыре балтійскіе порта прошелъ въ 1902 г. 231,081 пудъ противъ 493,816 пудовъ въ 1901 году, слѣдовательно участіе этихъ портовъ въ общемъ ввозѣ Россіи сократилось съ 26,8% до 20,8%.

На южные порты въ 1902 г. приходитъ лишь 1,2% общаго ввоза противъ 4,7% въ предшествовавшемъ году. Въ эти порты поступило только 14,000 пудовъ (въ томъ числѣ въ Одессу 10,000 пудовъ и въ Мариуполь 4000 пуд.) противъ 87,000 пудовъ въ 1901 г. (въ Одессу 29,000 пуд. и въ Мариуполь 58,000 пуд.)

Наибольшая часть ввезеннаго въ Россію количества чугуна направлялась въ Финляндію, въ которую ввозилось въ 1902 г. 654,000 пудовъ и въ 1901 г. 885,000 пудовъ, т. е. 58,8% и 48,0% общаго русскаго ввоза чугуна. Почти весь остатокъ (около 20% въ каждомъ году) ввозился черезъ западную сухопутную границу, и преимущественно черезъ Сосновицы и Млаву.

Ввозъ чугуна въ Европейскую Россію (со включеніемъ Черноморскаго побережья, Кавказа и торговли съ Финляндіею) опредѣлился въ слѣдующемъ количествѣ:

1896 :	4,598,000 пуд.
1897 :	6,002,000 "
1898 :	6,749,000 "
1899 :	8,339,000 "
1900 :	3,161,000 "
1901 :	1,845,000 "
1902 :	1,112,000 "

Слѣдовательно въ отчетномъ году оказывается наименьшая цифра ввоза; убыль въ сравненіи съ 1901 г. составляетъ болѣе 700,000 пудовъ.

Производство чугуна въ главнѣйшихъ производительныхъ странахъ міра \*) составляло съ 1897 г. по 1901 г. (въ 1000 пудахъ):

	1897	1898	1899	1900	1901
Соединенн. штат. .	598,227	729,682	844,179	855,347	988,760
Великобританія .	544,730	537,959	576,694	552,594	481,441
Германія . . . .	420,229	446,032	489,769	522,468	475,328
Россія . . . . .	114,781	136,831	165,369	178,702	174,797
Франція . . . . .	150,792	154,574	156,587	167,449	146,535
Вельгія . . . . .	62,464	59,963	74,420	63,179	46,659
Остальн. страны .	153,497	162,679	205,033	179,164	159,187
Всего . . . . .	2,044,720	2,227,720	2,512,051	2,518,903	2,472,707

Германія и Соединенные Штаты Сѣверной Америки въ истекшемъ 1902 году еще болѣе повысили свое производство, а именно первая

\*) Данныя эти позаимствованы изъ сочиненія А. Матѣева „Желѣзное дѣло Россіи въ 1901 году. Продолженіе ежегодника „Уральскіе металлы“, С.-Петербургъ 1902“.

до 514,243,000 пудовъ, а послѣдняя до 1,108,115,000 пудовъ. Слѣдовательно достаточно было немногихъ лѣтъ, чтобы удвоить производство чугуна въ Соединенныхъ Штатахъ, такъ что въ недалекомъ будущемъ ихъ производство будетъ превышать производствомъ всего міра. По всей Великобританіи мы не располагаемъ соотвѣтствующими данными, но что касается спеціально Шотландіи, то ея производство составило въ 1902 году 79,254,000 пудовъ или 11,077,000 пудовъ менѣе, чѣмъ въ предшествовавшемъ году. Для Россіи опубликованы лишь данныя за первую половину 1902 года, за которую производство опредѣлилось въ 84 милліона пудовъ противъ 86 милліоновъ пудовъ въ первой половинѣ 1901 г. Слѣдовательно результаты послѣдніе истекшаго года въ крайнемъ случаѣ лишь не многимъ будутъ уступать результатамъ 1901 г. Во всякомъ случаѣ русская желѣзная промышленность въ два послѣдніе года немного сократила производство въ сравненіи съ 1900 годомъ, тогда какъ до того времени замѣчалось постоянное увеличеніе производства чугуна, какъ это явствуетъ изъ данныхъ вышеприведенной таблицы. Сокращеніе это объясняется тѣмъ, что производство чугуна развилось сильнѣе, чѣмъ спросъ на таковой. Еще нѣсколько лѣтъ тому назадъ производство не могло удовлетворить спросу, ввозъ изъ-за границы увеличивался изъ года въ годъ и цѣны постепенно поднимались. По открытіи же, въ особенности въ южной Россіи, многочисленныхъ новыхъ заводовъ вдругъ производство развилось на столько, что предложеніе значительно стало превосходить спросъ. Вслѣдствіе сего цѣны сильно падали и иногда даже ниже того уровня, при которомъ безубыточное производство вообще только еще возможно; по этому положеніе заводовъ дѣлалось чрезвычайно критичнымъ. Для дальнѣйшаго развитія русской желѣзодѣлательной промышленности увеличеніе потребленія желѣза составляетъ вопросъ первостепенной важности, съ которымъ въ настоящее время и занимается состоявшійся въ С.-Петербургѣ съѣздъ.

Ввозъ въ Ригу желѣза въ полосахъ, брускахъ, плитахъ и т. д. составлялъ:

1889:	563,143 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	пуд.	
1890:	483,170 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"	
1886—1890:	552,902	"	среди. числомъ
1891:	370,062 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"	
1892:	387,734 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"	
1893:	449,070	"	
1894:	1,186,630	"	
1895:	1,404,411 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"	
1891—1895:	759,582	"	среди. числомъ
1896:	1,577,733	"	
1897:	2,221,746 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"	
1898:	2,456,566	"	



1899 :	2,088,436	пуд.	
1900 :	261,177 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	„	
1896—1900 :	1,721,132	„	средн. числомъ
1901 :	291,914 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	„	
1902 :	153,443	„	

Ввозъ сего предмета также чрезвычайно понизился вслѣдствіе поднятія русскаго производства желѣза, а именно съ 1,7 милл. пудовъ въ пятилѣтіи 1896—1900 до 291,000 пудовъ въ 1901 г. и 153,000 пудовъ въ 1902 г., при чемъ вполне исключена возможность оживленія этой отрасли нашей ввозной торговли, такъ какъ русскіе заводы, поставляющіе хорошее въ качественномъ отношеніи и при томъ сравнительно дешевое произведеніе, благодаря высокимъ таможеннымъ пошлинамъ, почти безъ всякихъ усилій въ состояніи побѣдить всякую иностранную конкуренцію.

Прочіе балтійскіе порты, въ особенности съ 1900 г., также потерпѣли громадную убыль своего ввоза. Ввозъ С.-Петербурга составилъ въ 1902 г. только 737,000 пуд. противъ 1,029,000 пудовъ въ 1901 г., 682,000 пуд. въ 1900 г., 2,035,000 пуд. въ 1899 г., 2,506,000 пуд. въ 1898 г. и 3,118,000 пуд. въ 1897 г.

Либава, по даннымъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ, получила въ отчетномъ году 180,000 пудовъ противъ 316,144 пудовъ въ 1901 г., 408,483 пуд. въ 1900 г., 1,098,470 пуд. въ 1899 г., 1,308,644 пуд. въ 1898 г. и 1,081,120 пуд. въ 1897 г. Въ Ревель поступило въ отчетномъ году 229,294 пуда противъ 345,058 пуд. въ 1901 г., 266,517 пуд. въ 1900 г., 835,539 пуд. въ 1899 г., 451,848 пуд. въ 1898 г. и 503,102 пуд. въ 1897 г. Посему въ обоихъ послѣднихъ годахъ по ввозу полосоваго желѣза Рига уступаетъ всѣмъ остальнымъ балтійскимъ портамъ.

Ввозъ всѣхъ поименованныхъ балтійскихъ портовъ составлялъ въ 1902 г. 1,299,737 пудовъ и въ 1901 г. 1,982,086 пудовъ, что составляетъ 34,9 и 37,1 % общаго русскаго ввоза.

Изъ южныхъ портовъ нѣкоторое значеніе имѣютъ только Одесса и Батумъ, ввозившіе въ 1902 г. 751,000 пуд. и 74,000 пудовъ (противъ 849,000 и 108,000 пуд. въ 1901 г.). Совершенно ничтоженъ ввозъ Новороссійска, составлявшій въ каждомъ изъ этихъ лѣтъ по 1000 пудовъ. Эти три порта вмѣстѣ получили въ 1902 г. 826,000 пудовъ противъ 958,000 пудовъ въ предшествовавшемъ году, т. е. 22,1 и 17,9 % общаго ввезеннаго въ Россію количества. Ввозъ по желѣзнымъ дорогамъ черезъ западную сухопутную границу въ отчетномъ году составилъ 956,000 пудовъ противъ 1,621,000 пуд. въ 1901 г., слѣдовательно участіе его въ общерусскомъ ввозѣ составило 25,6 и 30,3 %.

Во всю Европейскую Россію (со включеніемъ Черноморскаго побережья, Кавказа и торговых сношеній съ Финляндіей) по даннымъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ ввозились слѣдующія количества желѣза:

1895 :	12,506,000	пуд.
1896 :	15,850,000	"
1897 :	18,195,000	"
1898 :	18,635,000	"
1899 :	15,918,000	"
1900 :	5,675,000	"
1901 :	5,347,000	"
1902 :	3,729,000	"

По отдѣльнымъ сортамъ импортъ этотъ расчленяется слѣдующимъ образомъ :

	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902
	в ъ 1000 п у д а х ъ							
Желѣзо въ полосахъ,								
сортовое и т. д. .	6,573	7,807	9,269	9,560	8,059	2,666	2,242	1,145
Желѣзо въ листахъ до								
№ 25 по бирминг.								
калибру . . . .	4,894	7,001	7,517	7,429	6,102	1,645	1,606	1,058
Тоже въ лист. выше								
№ 25 . . . . .	1,039	1,042	1,409	1,646	1,757	1,364	1,499	1,526

Такимъ образомъ ввозъ желѣза полосоваго, сортоваго и т. п., а равно желѣза въ листахъ до № 25 по бирмингамскому калибру понесъ громадный уронъ, тогда какъ ввозъ желѣза въ листахъ выше № 25 съ 1895 г. даже еще поднялся, что служитъ доказательствомъ, что эти сорта листового желѣза въ Россіи еще не изготовляются въ удовлетворительномъ количествѣ.

Главнѣйшимъ поставщикомъ этихъ предметовъ является Германія.

Ввозъ въ Ригу стали составляетъ :

1871—1875 :	28,463	пуд.	средн.	числомъ
1876—1880 :	75,684	"	"	"
1881—1885 :	54,137	"	"	"
1886—1890 :	250,981	"	"	"
1891 :	167,285 <sup>1/2</sup>	"		
1892 :	159,664 <sup>1/2</sup>	"		
1893 :	385,892 <sup>1/2</sup>	"		
1894 :	789,719	"		
1895 :	612,962	"		
1891—1895 :	423,105	"	средн.	числомъ
1896 :	1,090,363	"		
1897 :	1,107,254	"		

1898:	1,213,791 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> пуд.	
1899:	929,577	„
1900:	352,262	„
1896—1900:	938,649	„ средн. числомъ
1901:	315,437 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	„
1902:	245,397	„

Нашъ ввозъ стали постепенно падаетъ, составляя въ отчетномъ году только еще 245,000 пудовъ, тогда какъ онъ еще въ пятилѣтн 1896—1900 г. составилъ среднимъ числомъ 938,000 пудовъ въ годъ. Импортъ сего предмета вслѣдствіе развитія отечественнаго производства также приближается полному прекращенію.

Не смотря на уменьшеніе нашего ввоза стали Рига все еще является главнѣйшимъ мѣстомъ ввоза сего предмета. С.-Петербургъ занимаетъ второе мѣсто, получивъ въ 1902 году — 130,000 пудовъ противъ 170,000 пуд. въ 1901 г., 206,000 пуд. въ 1900 г., 703,000 пуд. въ 1899 г., 1,186,000 пуд. въ 1898 г. и 1,547,000 пуд. въ 1897 г.

Гораздо меньшее значеніе имѣютъ Ревель и Либавъ, первый ввозилъ въ отчетномъ году 37,284 пуд., въ 1901 г. 38,673 пуд., въ 1900 г. 31,716 пуд., въ 1899 г. 34,452 пуд., въ 1898 г. 85,938 пуд. и въ 1897 г. 111,716 пудовъ, тогда какъ въ Либаву поступило въ 1902 г. 59,892 пуда противъ 10,118 пудовъ въ 1901 г., 4,000 пуд. въ 1900 г., 8,258 пуд. въ 1899 г., 11,246 пудовъ въ 1898 г. и 26,655 пудовъ въ 1897 г. Посему все ввезенное черезъ эти порты количество стали составило въ 1902 г. 472,573 пуда противъ 534,228 пуд въ предшествовавшемъ году, что равняется 65,8 и 67,2 % всего русскаго ввоза.

Черезъ остальные таможи Имперіи направлялось въ 1902 г. 245,427 пудовъ противъ 260,772 пуд. въ 1901 г., т. е. 34,2 и 32,8 % общерусскаго ввоза. Съ этого количества приходятъ на Одессу въ 1902 г. 99,000 пудовъ противъ 108,000 пудовъ въ 1901 г. и на ввозъ черезъ сухопутную границу 106,000 и 115,000 пудовъ.

Ввозъ стали во всю русскую Имперію (со включеніемъ черноморскаго побережья, Кавказа и портовыхъ сношеній съ Финляндіею) составлялъ:

1896:	3,842,000 пуд.
1897:	4,597,000 „
1898:	3,619,000 „
1899:	2,374,000 „
1900:	1,111,000 „
1901:	795,000 „
1902:	718,000 „

По отдѣльнымъ сортамъ эти количества распредѣляются слѣдующимъ образомъ въ 1000 пудахъ:



	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902
Сталь, полосовая, сорто- вая, брусковая и ломъ	2,909	3,199	2,836	1,898	913	663	586
Сталь листовая до № 25	879	1,343	704	423	167	106	110
Тоже выше № 25 . .	54	55	79	53	31	26	22

Слѣдовательно съ 1896 г. ввозъ уменьшился на 3 милліона пудовъ. Сильнѣйшая убыль замѣчается въ полосовой, сортовой и брусковой стали, а также въ листовой стали до № 25 по бирмингемскому калибру.

Главнѣйшіе поставщики перечисленныхъ предметовъ суть Германія и Великобританія.

Импортъ въ Ригу желѣзнодорожныхъ рельсовъ и другихъ желѣзнодорожныхъ матеріаловъ составлялъ:

	Рельсы		Желѣзнодорожн. матеріалы	
1866—1870 :	1,999,962	пуд.	626,190	пуд. средн. числ.
1871—1875 :	1,854,644	"	400,940	" " "
1876—1880 :	1,717,901	"	295,814	" " "
1881—1885 :	120,924	"	52,784	" " "
1886 :	18,884	"	22,243	"
1887 :	892	"	45,303	"
1888 :	350	"	1,432	"
1889 :	349	"	4,879	"
1890 :	185	"	6,931	"
1886—1890 :	4,132	"	16,158	" средн. числ.
1891 :	278	"	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"
1892 :	1,407	"	31 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"
1893 :	189,248	"	5,262 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"
1894 :	24,895 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"	111,301	"
1895 :	284,165 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"	14,444 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"
1891—1895 :	99,999	"	26,208	" средн. числ.
1896 :	33,945 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"	13,905 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"
1897 :	21,403 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"	57,664 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"
1898 :	46,864	"	23,122	"
1899 :	60,265	"	37,537 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"
1900 :	11,908	"	11,501	"
1896—1900 :	34,877	"	28,746	" средн. числ.
1901 :	23,625	"	6,122	"
1902 :	2,633	"	6,585	"

Ввозъ этихъ предметовъ изъ-за границы едва-ли еще заслуживаетъ упоминаніе. Вся внутренняя потребность желѣзнодорожныхъ рельсовъ и прочаго желѣзнодорожнаго матеріала, которая въ послѣдніе годы, вслѣдствіе громаднхъ желѣзнодорожныхъ сооружений, была весьма значительна, совершенно покрывается русскими заводами. Такъ какъ казна, владѣющая въ настоящее время большею частью

железныхъ дорогъ и сама строящая большинство новыхъ важныхъ железнодорожныхъ линий, свои заказы дѣлаетъ исключительно въ русскихъ заводахъ, то какъ железнодорожные рельсы, такъ и прочій железнодорожный матеріалъ вѣроятно скоро совершенно исчезнутъ изъ нашей ввозной статистики.

Совершенно ничтожнымъ сталъ въ послѣднее время ввозъ въ остальные балтійскіе порты. Въ С.-Петербургъ поступило въ 1902 г. только 1000 пудовъ рельсовъ противъ 4000 пудовъ въ 1901 г., 45,000 пуд. въ 1900 г. и по 13,000 пудовъ въ 1899 г. и 1898 г. Въ Ревель ввозилось въ 1902 г. только 669 пудовъ противъ 1,715 пуд. въ 1901 г. и въ Либаву 81 пудъ противъ 319 пудовъ въ 1901 г. и 52,000 пуд. въ 1899 г. Черезъ означенные 4 балтійскіе порта направлялось въ 1902 г. только 4,383 пуд. рельсовъ противъ 29,659 пуд. въ предшествовавшемъ году. Ввозъ черезъ западную сухопутную границу составлялъ въ отчетномъ году 33,000 пудовъ противъ 18,000 пуд. въ 1901 г. 124,000 пуд. въ 1900 г., 80,000 пуд. въ 1899 и 394,000 пуд. въ 1898 г.

Общій ввозъ Россіи, по даннымъ Статистическаго Отдѣла Департамента Таможенныхъ Сборовъ представлялся въ слѣдующемъ видѣ :

	1902	1901	1900	1899
	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.
железные рельсы	9,000	48,000	116,000	239,000
стальные рельсы	46,000	33,000	188,000	507,000
Итого .	55,000	81,000	304,000	746,000

И такъ ввозъ сократился до минимума.

Ввозъ въ Ригу машинъ составлялъ въ пудахъ :

	Промышленные, земледѣльскія и другія машины	части*) машинъ	Всего
	пуд.	пуд.	пуд.
1871—1875 :	158,392	24,564	182,956 средн. числ.
1876—1880 :	395,450	65,514	460,964 " "
1881—1885 :	645,613	25,142	670,755 " "
1886—1890 :	261,820	13,806	275,626 " "
1891—1895 :	565,993	19,089	585,082 " "
1896 :	425,723	196,099 <sup>1/2</sup>	621,822 <sup>1/2</sup>
1897 :	427,451 <sup>1/2</sup>	317,410	744,861 <sup>1/2</sup>
1898 :	776,610 <sup>1/2</sup>	441,463	1,218,073 <sup>1/2</sup>
1899 :	1,045,460 <sup>1/2</sup>	723,672 <sup>1/2</sup>	1,769,133
1900 :	517,924 <sup>1/2</sup>	608,052 <sup>1/2</sup>	1,125,977
1896—1900 :	638,634	457,339	1,095,973 средн. числ.
1901 :	382,532 <sup>1/2</sup>	574,680	957,212 <sup>1/2</sup>
1902 :	391,487	661,888 <sup>1/2</sup>	1,053,375 <sup>1/2</sup>

\*) Части земледѣльческихъ и другихъ машинъ съ 1896 года нашею таможенною особо не регистрируются.

Нашъ ввозъ машинъ всякаго рода, а равно частей ихъ въ 1902 г. былъ приблизительно на 96,000 пудовъ больше чѣмъ въ предшествовавшемъ году. При сравненіи отчетнаго года со всѣми остальными годами и пятилѣтіями, включенными въ предстоящую таблицу, оказывается, что только въ трехъ годахъ, а именно въ 1898, 1899 и 1900 г. г. сумма ввоза выше. Сравнительно лучший результатъ отчетнаго года надо приписать усиленному ввозу частей машинъ, а равно собранныхъ земледѣльческихъ машинъ, а именно первыхъ поступило въ нашъ портъ въ отчетномъ году 661,000 пудовъ противъ 574,000 пуд. въ 1901 г., послѣднихъ 63,000 пудовъ противъ 51,000 пуд. въ 1901 г., слѣдовательно въ 1902 г. на 87,000 и 11,000 пуд. болѣе. Ввозъ собранныхъ промышленныхъ машинъ уменьшился, хотя немного, а именно съ 330,650 пуд. въ 1901 г. до 327,924 пудовъ въ отчетномъ году.

Импортъ машинъ въ остальные 3 балтійскіе порта представляется съ 1897 г. въ слѣдующемъ видѣ:

	С.-Петербургъ пуд.	Ревель пуд.	Либава пуд.
1897 :	787,000	479,075	222,707
1898 :	1,257,000	709,990	276,273
1899 :	1,567,000	903,372	379,758
1900 :	1,026,000	776,671	486,808
1901 :	583,000	318,605	366,988
1902 :	340,000	206,964	186,694

Ввозъ всѣхъ этихъ портовъ такимъ образомъ въ истекшемъ году сократился, а именно С.-Петербурга на 243,000 пудовъ, Ревеля на 112,000 пуд. и Либавы на 180,000 пудовъ. Импортъ всѣхъ четырехъ балтійскихъ портовъ обнималъ въ 1902 г. 1,787,033 пуда и въ 1901 г. 2,225,805 пудовъ, что составляетъ 31,7% и 37% общаго ввоза Россіи; отъ сего количества отпадаютъ въ 1902 г. на Ригу 18,7% (противъ 15,9% въ 1901 г.), на С.-Петербургъ 6,0% (1901 : 9,7%), на Ревель 3,7% (1901 : 5,3%) и на Либаву 3,8% (1901 : 6,1%). Слѣдовательно стоятъ Рига на первомъ, С.-Петербургъ на второмъ, Ревель на третьемъ и Либава на послѣднемъ мѣстѣ, тогда какъ она до 1901 г. занимала третье мѣсто. Черезъ Ригу, С.-Петербургъ и Ревель ввозятся преимущественно промышленныя машины, тогда какъ Либава, въ особенности въ послѣднее время, получила преимущественно земледѣльческія машины (въ 1902 г. 124,632 пуд. земледѣльческихъ машинъ и орудій и только 62,062 пуд. другихъ машинъ).

Весьма значительныя партіи машинъ ввозятся по желѣзнымъ дорогамъ черезъ нашу западную сухопутную границу, въ особенности черезъ Вержболово, Граево, Александрово, Сосновицы и Волочискъ. Въ 1902 г. ввезенныя этимъ путемъ количества составляли 2,135,000



пуд. противъ 2,190,000 пуд. въ предшествовавшемъ году, т. е. 37,9 и 36,4 % общаго ввоза Россіи.

Среди южныхъ портовъ по ввозу машинъ Одесса занимаетъ первое мѣсто, ввозивъ въ 1902 г. 257,000 пуд. противъ 243,000 пуд. въ 1901 г. и 273,000 пуд. въ 1900 г., при чемъ ввозятся преимущественно земледѣльческія машины.

Ввозъ Новороссійска также довольно значителенъ, (208,000 пуд. въ 1902 г. противъ 194,000 пуд. въ предшествовавшемъ году). Кромѣ того заслуживаютъ еще упоминанія Батумъ и Маріуполь; первый получилъ въ 1902 г. — 60,000 пудовъ (1901: 121,000 пуд.) и послѣдній — 35,000 пуд. (1901: 26,000 пуд.).

Общій ввозъ машинъ во всю русскую Имперію составлялъ по даннымъ Статистическаго Отдѣла Департамента Таможенныхъ Сборовъ съ 1896 г.:

1896:	7,876,000 пуд.
1897:	7,105,000 "
1898:	9,881,000 "
1899:	11,773,000 "
1900:	8,615,000 "
1901:	6,012,000 "
1902:	5,636,000 "

Начиная съ 1899 г., отличавшагося почти лихорадочною дѣятельностью въ учрежденіи промышленныхъ предпріятій, ввозъ машинъ постепенно падаетъ; въ 1902 г. ввозъ составлялъ почти только половину ввоза 1899 г.

Съ ввезеннаго въ 1902 г. количества приходятъ на промышленныя машины 2,966,000 пуд., а на земледѣльческія машины 1,835,000 пудовъ, тогда какъ въ 1901 г. ввозилось 3,369,000 пуд. промышленныхъ и 1,628,000 пуд. земледѣльческихъ машинъ. Вслѣдствіе угнетеннаго положенія промышленности въ ввозѣ промышленныхъ машинъ оказывается сокращеніе, а въ ввозѣ земледѣльческихъ машинъ увеличеніе.

Главнѣйшимъ поставщикомъ ввозимыхъ въ Россію машинъ является Германія, отпускавшая къ намъ, по даннымъ нашего Департамента Таможенныхъ Сборовъ, въ 1902 г. 3,2 милліона пудовъ цѣнностью около 24 милліоновъ рублей (въ 1901 г. 3,6 милліона пуд. цѣнностью около 29 милліоновъ пудовъ). За Германіей слѣдуетъ Великобританія, поставлявшая въ Россіи въ 1902 г. 924,000 пудовъ цѣнностью около 8<sup>1</sup>/<sub>2</sub> милліоновъ рублей (1901: 1,062,000 пудовъ цѣнностью 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> милл. рублей). Въ значительно меньшей мѣрѣ Россія снабжается машинами изъ Австро-Венгріи, Америки, Швеціи, Бельгіи и Франціи.

По сему Россія все еще затрачиваетъ крупныя суммы на машины, хотя ея машиностроительная промышленность, въ особенности

въ послѣдніе годы, развилась весьма существенно и довольно разнообразно. Особенно замѣчательно довольно существенное увеличеніе ввоза земледѣльческихъ машинъ. Но при этомъ ввозятся почти исключительно болѣе сложныя машины, которыя пока еще въ Россіи не изготовляются, тогда какъ производительность туземной машиностроительной промышленности въ устройствѣ болѣе простыхъ земледѣльческихъ машинъ и орудій вполне удовлетворяетъ спросу.

Что касается собственно до ввоза машинъ въ Ригу, то въ этомъ отношеніи преобладаетъ Великобританія, но въ послѣднее время и Германія выступила впередъ въ особенности въ поставкѣ земледѣльческихъ машинъ. По этой области Великобританія почти совершенно вытѣснена. Изъ ввозимыхъ въ Ригу промышленныхъ машинъ почти двѣ трети происходятъ изъ Великобританіи, а большая часть остатка изъ Германіи. Какъ поставщица земледѣльческихъ машинъ заслуживаетъ упоминаніе и Швеція.

Ввозъ свинца въ Ригу составлялъ:

1891:	27,760	пуд.
1892:	54,402	"
1893:	51,062 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"
1894:	74,513	"
1895:	99,799	"
1891—1895	61,507	" средн. числомъ
1896:	100,969 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"
1897:	251,274 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"
1898:	147,430 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"
1899:	133,389 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"
1900:	21,312 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"
1896—1900:	170,275	" средн. числомъ
1901:	182,287	"
1902:	219,508 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"

Ввозъ сего предмета показываетъ постоянное увеличеніе, а именно съ 61,507 пудовъ въ пятилѣтіи 1891—1895 до 170,275 пуд. въ слѣдующемъ пятилѣтіи 1896—1900. Наивысшія цифры ввоза замѣтны въ двухъ послѣднихъ 1901 и 1902 годахъ, а именно 182,287 пуд. и 219,508 пудовъ.

Главнѣйшія страны происхожденія сего предмета Бельгія, Великобританія и Германія, а именно происходило въ 1902 г. изъ Бельгіи около 93,000 пудовъ противъ 28,000 пудовъ въ предшествовавшемъ году, изъ Великобританіи 67,000 пудовъ противъ 55,000 пуд. и изъ Германіи 58,000 пудовъ противъ 87,000 пудовъ.

Ввозъ свинца въ Ревель также постоянно растетъ, составивъ въ 1900 г. — 81,168 пуд., въ 1901 г. — 137,272 пуд. и въ 1902 г. — 184,581 пудъ.

Ввозъ свинца въ Европейскую Россію по даннымъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ, представляется въ слѣдующемъ видѣ:

Свинецъ въ брускахъ и ломъ	Свинецъ въ слиткахъ, листахъ, проволокахъ и трубахъ
1900: 1,881,000 пуд.	163,000 пуд.
1901: 2,229,000 "	146,000 "
1902: 2,422,000 "	121,000 "

Рижскій импортъ хлопка составлялъ:

1886—1890:	145,483	пуд. средн. числомъ
1891:	114,462 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"
1892:	117,350 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"
1893:	230,121 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"
1894:	173,704	"
1895:	171,014	"
1891—1895:	161,451	" средн. числомъ
1896:	233,714 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"
1897:	134,786 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"
1898:	388,138	"
1899:	532,985 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"
1900:	312,123	"
1896—1900:	320,349	" средн. числомъ
1901:	509,706	"
1902:	645,867	"

Посему ввозъ сего предмета въ отчетномъ году достигъ небывалаго понинѣ размѣра, а именно ввезено было на 136,000 пудовъ болѣе противъ 1901 года; даже и въ сравненіи съ наилучшимъ до сихъ поръ 1899 годомъ замѣчается увеличеніе вывоза на 113,000 пудовъ. Послѣдовавшее въ послѣднихъ годахъ развитіе этой отрасли нашей ввозной торговли находится въ зависимости частью отъ открытія новыхъ крупныхъ хлопчатобумажныхъ мануфактуръ въ Ригѣ, частью-же отъ оживленія въ послѣднее время транзитнаго движенія грузовъ хлопка черезъ нашъ портъ.

На Ревель выпадаетъ по прежнему львиная доля транзитнаго движенія хлопка для внутреннихъ частей Имперіи, въ особенности для Московскаго промышленнаго района. Проходило черезъ этотъ портъ:

1890:	3,667,709	пуд.
1891:	2,241,346	"
1892:	1,967,270	"
1893:	1,343,662	"
1894:	2,709,528	"
1895:	1,841,521	"
1896:	2,764,528	"



1897 :	2,976,216	„
1898 :	3,658,102	„
1899 :	2,948,642	„
1900 :	3,234,561	„
1901 :	2,625,078	„
1902 :	3,232,348	„

Противъ 1901 г. увеличеніе ввоза составляетъ круглымъ числомъ 600,000 пудовъ. Усиленіе ввоза, начавшееся уже во второй половинѣ 1902 г. и продолжавшееся еще въ первой четверти текущаго года, вызвано плохимъ урожаемъ въ русскихъ производительныхъ районахъ и отчасти уничтоженіемъ запасовъ въ среднеазиатскихъ областяхъ, постигшихъ землетрясеніемъ, а также тѣмъ обстоятельствомъ, что вслѣдствіе высокихъ цѣнъ лѣтомъ русскіе заводы пріобрѣтали лишь весьма небольшія количества, такъ что при усиливающемся спросѣ на хлопчатобумажные товары они не располагали достаточнымъ запасомъ сырого матеріала.

Импортъ Либавы обнималъ слѣдующія количества:

1889 :	1,369,832	пуд.
1890 :	556,030	„
1891 :	546,294	„
1892 :	522,658	„
1893 :	720,281	„
1894 :	342,133	„
1895 :	64,239	„
1896 :	643	„
1897 :	156,073	„
1898 :	454	„
1899 :	34,468	„
1900 :	219,552	„
1901 :	24,424	„
1902 :	7,046	„

Ввозъ въ Либаву, которая не производитъ самостоятельную торговлю хлопкомъ и не имѣетъ хлопчатобумажной промышленности, носитъ вполнѣ характеръ случайности и поставленъ въ зависимость отъ незамерзаемости порта. Этимъ и объясняются значительныя колебанія во ввозѣ сего предмета, которыя усматриваются изъ предстоящей таблицы.

Черезъ С.-Петербургъ поступило въ 1902 г. 1,927,000 пуд. противъ 1,642,000 пуд. въ 1901 г., 2,018,000 пуд. въ 1900 г., 1,980,000 пуд. въ 1899 г., 2,220,000 пуд. въ 1898 г. и 1,502,000 пуд. въ 1897 г. Нарва, въ которой хлопчатобумажная промышленность весьма значительна, получила въ 1902 г. 678,000 пуд. противъ 626,000 пуд. въ 1901 г., 692,000 пуд. въ 1900 г. и 556,000 пуд. въ 1899 г. Слѣдовательно ввозъ сего порта довольно равномеренъ.

Такимъ образомъ въ названные пять балтійскихъ портовъ въ отчетномъ году поступилъ 6,490,261 пудъ или 59,7 % общаго русскаго ввоза противъ 5,427,208 пудовъ или 52,3 % въ 1901 г.

Въ общемъ ввозѣ хлопка въ Россійскую Имперію отдѣльные балтійскіе порты въ послѣдніе два года участвовали слѣдующимъ образомъ :

	1901 %	1902 %
С.-Петербургъ съ . . .	15,9	17,7
Нарва съ . . . . .	6,0	6,2
Ревель съ . . . . .	25,3	29,8
Либавъ съ . . . . .	0,2	0,1
Рига съ . . . . .	4,9	5,9
Всего .	52,3	59,7

По своему значенію въ ввозѣ хлопка эти порты слѣдуютъ одинъ за другимъ слѣдующимъ порядкомъ: Ревель, С.-Петербургъ, Нарва, Рига и Либавъ.

Изъ южныхъ портовъ одна только Одесса имѣетъ нѣкоторое значеніе; ввозъ ея составлялъ: 1902 — 1,570,000 пуд., 1901 — 1,958,000 пуд., 1900 — 1,128,000 пуд., 1899 — 1,533,000 пуд., 1898 — 2,861,000 пуд. и 1897 — 2,396,000 пудовъ. Въ общемъ русскомъ ввозѣ хлопка Одесса участвовала съ 14,4 % противъ 18,9 % въ 1901 г. и 11 % въ 1900 г.

Кромѣ того ввозятся крупныя количества черезъ нашу западную сухопутную границу (преимущественно черезъ Александрово, Вержболово и Сосновицы) и черезъ азіатскую границу (Баку, Асхабадъ и Астрахань), а именно черезъ первую ввозилось въ отчетномъ году 1,832,739 пудовъ или 16,9 % общерусскаго ввоза (противъ 2,024,792 пуд. или 19,5 % въ 1901 г. и 1,634,000 пудовъ или 15,9 % въ 1900 г.) и черезъ послѣднюю въ отчетномъ году 973,000 пуд. или 9,0 % (противъ 959,000 пуд. или 9,2 % въ 1901 г. и 999,000 пуд. или 9,7 % въ 1900 г.).

Ввозъ хлопка въ Имперію (черезъ Европейскую границу со включеніемъ Финляндіи, черноморскихъ портовъ, Кавказа и черезъ азіатскую границу) представляется по статистическимъ свѣдѣніямъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ за послѣдніе 7 лѣтъ въ слѣдующемъ видѣ:

1896:	9,257,000 пуд.
1897:	9,959,000 "
1898:	12,080,000 "
1899:	10,224,000 "
1900:	10,286,000 "
1901:	10,375,000 "
1902:	10,466,000 "

Слѣдовательно съ 1899 г. ввозъ хлопка былъ довольно равномеренъ. Страны происхожденія ввозимаго въ Россію хлопка суть Америка, Египетъ и Персія; американскій хлопокъ направляется преимущественно черезъ балтійскіе порты, египетскій черезъ европейскую сухопутную границу и черезъ Одессу, а персидскій хлопокъ черезъ азіатскую границу.

Не смотря на значительно усилившееся, благодаря покровительственной системѣ, хлопководство въ русскихъ владѣніяхъ центральной Азіи, Россія все еще вынуждена покрывать иностраннымъ продуктомъ двѣ трети потребнаго ей количества хлопка, составляющаго около 15 милліоновъ пудовъ.

Послѣдній сборъ хлопка въ русскихъ владѣніяхъ центральной Азіи вышелъ неудовлетворительнымъ. Боязнь отъ саранчи, которая однако въ послѣдствіи оказалась довольно неосновательною, повела къ значительному сокращенію площади посѣва и соотвѣтственно тому сборъ отсталъ отъ прошлогоднаго. Въ этомъ результатѣ и ничего не могло измѣнить то обстоятельство, что средній сборъ съ десятины почти повсюду былъ больше чѣмъ въ предшествовавшемъ году. Но и въ качественномъ отношеніи сборъ отчетнаго года уступаетъ сбору 1901 года. По справкамъ нашего Министерства Финансовъ въ 1902 г. собрано всего 2,947,000 пудовъ противъ 4,232,400 пудовъ въ предшествовавшемъ году, т. е. въ первомъ на 30,3 % менѣе.

Въ Хивѣ за то собрано было 637,000 пудовъ противъ 350,000 пуд. въ 1901 г. и въ Бухарѣ 1,312,500 пудовъ противъ 1,057,000 пудовъ въ предшествовавшемъ году; слѣдовательно увеличеніе сбора въ 1902 г. составляетъ 82,1 % въ Хивѣ и 24,1 % въ Бухарѣ.

Общій результатъ сбора въ 1902 г. 4,897,000 пудовъ противъ 5,639,400 пудовъ въ 1901 г., т. е. въ послѣднемъ году приблизительно на 700,000 пудовъ больше.

О ходѣ торговли хлопкомъ въ 1902 г. мы позаимствуемъ изъ изданнаго по распоряженію Гамбургской торговой палаты доклада экспертовъ слѣдующее:

„Тогда какъ колебанія цѣнъ на сѣверо-американскій хлопокъ составляли въ 1900 г. около 25 пфенниговъ за  $\frac{1}{2}$  килогр. и въ 1901 г. еще около 13 пфенниговъ, онѣ въ отчетномъ году, влѣдствіе немного большаго снабженія, держались въ предѣлахъ 10 пфенниговъ. Но все еще колебанія были довольно значительны и объясняются постоянно мѣняющимися сужденіями о болѣе или менѣе достаточномъ снабженіи міроваго рынка сырымъ матеріаломъ.

Отчетный годъ открылся цѣною 24 $\frac{1}{2}$  пфенниговъ за „middling“, въ первой половинѣ января цѣны немного понизились, но затѣмъ, помимо обычнаго временнаго паденія, безпрестанно повысились до конца апрѣля и начала мая до 51 пфеннига; эта послѣдняя цѣна оказалась наивысшею въ теченіе года. Повышеніе это вызвано было



преимущественно манипуляціями большой группы Нью-Йоркскихъ спекулянтовъ, которая дѣйствовала весьма успѣшно и ловко продавала свои запасы приблизительно по высшимъ цѣнамъ. Когда же на рынкѣ этой опоры не оказалось, цѣны въ слѣдующія двѣ недѣли понизились на 3 пфеннига, затѣмъ немного окрѣпли, но затѣмъ продолжали падать въ іюнѣ и іюлѣ подѣ влияніемъ весьма благоприятныхъ отчетовъ о видахъ на новый урожай; до конца іюня цѣны падали до  $47\frac{1}{2}$  пфенниговъ и затѣмъ до начала августа до  $45\frac{3}{4}$  пфенниговъ; въ концѣ сего мѣсяца цѣна опять отмѣчалась въ  $47\frac{1}{4}$  пфенниговъ, но въ первой половинѣ сентября понизилась до  $45\frac{1}{2}$  пфенниговъ. Въ концѣ сентября обнаружилось нѣкоторое оскуденіе запасовъ, вслѣдствіе чего цѣна поднялась до  $47\frac{3}{4}$  пфенн. Съ тѣхъ поръ цѣны постоянно падали, такъ какъ американскій сборъ хлопка состоялся необыкновенно рано и тѣмъ устранился недостатокъ запасовъ. Съ начала октября цѣны постоянно понизились до  $40\frac{3}{4}$  пфенн., достигнувъ тѣмъ самаго низкаго уровня въ теченіе года.

Между тѣмъ существовавшіе въ теченіе лѣтнихъ мѣсяцевъ виды на отличный сборъ ухудшились съ каждымъ мѣсяцемъ и хотя жалобы неоднократно оказались преувеличенными, по тѣмъ не менѣе онѣ имѣли довольно сильное влияніе на настроеніе рынка, тѣмъ болѣе, что ходъ сбора вызвалъ серьезныя сомнѣнія въ предположенномъ размѣрѣ сбора. Подѣ этимъ влияніемъ и въ виду большихъ спекуляціонныхъ закупокъ въ Нью-Йоркѣ рынокъ сталъ крѣпнуть и въ концѣ года цѣны за „middling“ отмѣчаются опять въ  $44\frac{1}{2}$  пфенн. или почти на 2 пфеннига выше, чѣмъ въ началѣ года. Сомнѣнія въ размѣрѣ сбора отнюдь не устранены въ концѣ года; разность въ оптикѣ сбора составляетъ около милліона кинъ, а именно колебается между  $10\frac{1}{2}$  и  $11\frac{1}{2}$  милліоновъ кинъ; пока большинство вѣритъ еще въ сборъ въ 11 милліоновъ кинъ, но движеніе сбора до конца года едва-ли подтвердитъ эту цифру; довольно распространено то мнѣніе, что движеніе не выполнѣ нормально и въ теченіе января и февраля можно ожидать увеличенія сбора противъ прошлаго года.

Ввозъ кофе въ Ригу составлялъ :

1866—1870 :	33,531	пуд.	средн.	числомъ
1871—1875 :	41,856	”	”	”
1876—1880 :	39,654	”	”	”
1881—1885 :	34,044	”	”	”
1886—1890 :	24,946	”	”	”
1891 :	24,100	”		
1892 :	21,701	”		
1893 :	24,674 $\frac{1}{2}$	”		
1894 :	24,923	”		
1895 :	27,737 $\frac{1}{2}$	”		

1891—1895 :	24,627	пуд. средн. числомъ
1896 :	24,730	"
1897 :	27,963 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"
1898 :	39,778 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"
1899 :	34,506 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"
1900 :	39,988 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"
1896—1900 :	33,393	" средн. числомъ
1901 :	40,559	"
1902 :	48,254	"

Хотя послѣдовавшее въ 1900 г. какъ временная мѣра повышеніе пошлины на кофе дѣйствовало еще въ отчетномъ году, но тѣмъ не менѣе нашъ ввозъ не только не сократился, но даже еще повысился. При такомъ повышеніи отчетный годъ по ввезенному количеству превосходить всѣ перечисленные въ предстоящей таблицѣ годы и пятилѣтія. Въ сравненіи съ наивыгоднѣйшими понынѣ пятилѣтіями 1871—1875 и 1901 годомъ ввозъ въ отчетномъ году увеличился на 6000 и 7000 пудовъ.

Ввозъ кофе черезъ Ревель, который въ иные годы превосходилъ нашъ ввозъ, въ отчетномъ году уменьшился приблизительно на 10,000 пудовъ и составлялъ съ 1880 г.:

1880—1884 :	33,242	пуд. средн. числомъ
1885—1889 :	26,710	" " "
1890—1894 :	29,209	" " "
1890 :	50,685	"
1891 :	34,334	"
1892 :	21,537	"
1893 :	18,910	"
1894 :	20,580	"
1895 :	16,165	"
1896 :	32,721	"
1897 :	36,137	"
1898 :	24,802	"
1899 :	21,602	"
1900 :	19,601	"
1901 :	30,004	"
1902 :	20,437	"

Ввозъ Либавы былъ довольно равномеренъ, а именно составлялъ: въ 1902 г. 10,396 пуд. противъ 10,971 пуд. въ 1901 г., 11,695 пуд. въ 1900 г., 9,806 пуд. въ 1899 г., 8,781 пуд. въ 1898 г., 9,450 пуд. въ 1897 г., 8,349 пуд. въ 1896 г. и 9,247 пуд. въ 1895 г. Ввозъ кофе черезъ С.-Петербургъ гораздо значительнѣе чѣмъ черезъ упомянутые три балтійскіе порта, а именно черезъ этотъ портъ ввозилось

въ 1900\*) г. 168,995 пуд., въ 1899 г. 184,488 пуд., въ 1898 г. 168,533 пуд. и въ 1897 г. 142,961 пуд.

Ревель, Рига и Либава вмѣстѣ получили въ отчетномъ году 79,087 пудовъ и въ 1901 г. 81,534 пуда, т. е. 13,3 и 14,3 % общаго ввоза кофе въ Россію. Изъ сего количества приходятъ на каждый изъ означенныхъ портовъ :

	1901 %	1902 %
Ревель . . .	5,3	3,4
Либава . . .	1,9	1,8
Рига . . . .	7,1	8,1

Въ Россійскую Имперію вообще ввозилось съ 1898 г. по официалнымъ даннымъ :

1898 :	497,000 пуд.
1899 :	519,000 "
1900 :	510,000 "
1901 :	569,000 "
1902 :	594,000 "

Слѣдовательно въ ввезенныхъ въ отдѣльныхъ годахъ количествахъ особыхъ колебаній не замѣчается.

Кофе не поступаетъ къ намъ прямымъ путемъ изъ странъ производства, а при посредствѣ Германіи, Великобританіи, Голландіи и Бельгіи.

О ходѣ торговли этимъ товаромъ въ истекшемъ году заимствуемъ изъ издавнаго Гамбургскаго торгового палатою отчета экспертовъ слѣдующее :

„При обратномъ взглядѣ на ходъ торговли въ отчетномъ году мы замѣтимъ многія темныя и лишь немногія свѣтлыя стороны. Вся торговля находилась постоянно подъ давленіемъ перепроизводства, каковаго въ продолженіи многихъ лѣтъ не бывало и едва-ли считали-бы возможнымъ еще немного лѣтъ тому назадъ.

Въ 1902 г. наивысшія цѣны были въ первыхъ числахъ января, меньшія въ концѣ декабря. Этотъ фактъ лучше всего доказываетъ, что то выгодное мнѣніе, къ которому склонились многія стороны въ началѣ года, лишено было всякаго основанія. Уже въ первомъ мѣсяцѣ года наступило тяжелое разочарованіе, такъ какъ рынокъ оказался недостаточно пріемоспособнымъ для большихъ подвозовъ и вызвавшего тѣмъ сильнаго предложенія. Послѣдствіемъ сего явилось пониженіе срочныхъ курсовъ на 5 и 6 пфенниговъ за всѣ мѣсяцы. Въ дальнѣйшемъ теченіи года колебанія курса, кромѣ короткихъ періодовъ, были не особенно обширны, но какъ въ предшествующіе годы рынокъ

\*) Данные за 1901 и 1902 г. еще не опубликованы.



состоялъ подѣ почти постояннымъ непреодолимымъ давленіемъ статистическаго положенія и большихъ привозовъ въ Сантосъ и Ріо. Чрезвычайный ростъ мірныхъ запасовъ доказываетъ, что въ 1902 г. перепроизводство приняло огромныя размѣры, при чемъ постоянный ростъ видимыхъ запасовъ вызвался двумя факторами, а именно: на первомъ ряду результаты урожая въ Бразиліи въ 1901/02 г., давшіе чрезвычайный сборъ въ  $15\frac{1}{2}$  милліоновъ мѣшковъ и во вторыхъ выясненные пока результаты текущаго урожая въ Сантосъ и Ріо. Хотя до конца декабря подвозы сего урожая уступаютъ громадному сбору предшествующаго года приблизительно на  $2\frac{1}{4}$  милліона мѣшковъ, но тѣмъ не менѣе нынѣ уже установлено, что текущій урожай въ Бразиліи дастъ гораздо болѣе болѣе сборъ, чѣмъ возможно было предполагать по предварительнымъ общимъ оцѣнкамъ, при которыхъ еще въ послѣдней трети 1901 года прямо таки говорили даже о неурожаѣ. Всѣ подобныя оцѣнки были невѣрны и оказались совершенно безцѣпными.

Курсы на срокъ въ концѣ года были приблизительно на 9 пфениговъ ниже курсовъ отъ 2 января 1902 г., т. е. почти на низшемъ уровнѣ послѣднихъ лѣтъ.

Ввозъ чая въ Ригу составлялъ:

1891:	202	пуд.
1892:	$314\frac{1}{2}$	"
1893:	429	"
1894:	475	"
1895:	$3,305\frac{1}{2}$	"
1891—1895:	945	" средн. числомъ
1896:	6,040	"
1897:	1,197	"
1898:	2,127	"
1899:	621	"
1900:	$3,100\frac{1}{2}$	"
1896—1900:	2,617	" средн. числомъ
1901:	854	"
1902:	182,570	"

Нашъ ввозъ чая, понынѣ обращающійся въ весьма скромныхъ предѣлахъ, былъ въ отчетномъ году весьма обширенъ. Товаръ этотъ, прибывающій почти исключительно изъ Англіи (въ 1902 г. около 182,000 пудовъ) направляется по значительной болѣе части по желѣзнымъ дорогамъ во внутреннія части Имперіи.

Ввозъ чая черезъ европейскую и азіатскую границы Россіи составилъ въ 1902 г. всего 4,367,801 пудъ противъ 3,486,967 пудовъ въ 1901 г.

## Вина и шампанскаго ввозилось въ Ригу:

	Вино ведра	Шампанское бут.	
1888 :	30,260	22,772	
1889 :	40,462 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	25,715	
1890 :	46,154 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	29,388	
1886 - 1890 :	36,161	25,541	средн. числомъ
1891 :	35,955	34,242	
1892 :	30,796	20,582	
1893 :	31,324 <sup>5</sup> / <sub>8</sub>	31,912	
1894 :	40,509 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	26,561	
1895 :	43,395	31,064	
1891 - 1895 :	36,395	28,872	средн. числомъ
1896 :	37,262	90,018	
1897 :	43,098	94,578	
1898 :	43,698	112,356	
1899 :	50,858	140,204	
1900 :	47,865	26,464	
1896—1900 :	44,556	92,724	средн. числомъ
1901 :	33,783 <sup>1</sup> / <sub>3</sub>	133,466	
1902 :	35,906 <sup>2</sup> / <sub>3</sub>	66,300	

Хотя въ отчетномъ году ввозъ вина былъ немного больше чѣмъ въ 1901 г. (приблизительно на 2,100 ведръ), но онъ все еще уступаетъ ввозу большей части остальныхъ лѣтъ, перечисленныхъ въ предстоящей таблицѣ. Замѣтное съ 1900 г. сокращеніе ввоза вѣроятно отчасти состоитъ въ связи съ послѣдовавшимъ въ 1900 г. повышеніемъ пошлины (съ 6 до 9 рублей за пудъ брутто), а также съ усиливающимся потребленіемъ русскихъ винъ. Но врядъ-ли послѣдуетъ еще дальнѣйшее болѣе существенное сокращеніе нашего ввоза, даже если-бы, противъ всякаго ожиданія, введенное лишь какъ временная мѣра повышеніе пошлины не будетъ отмѣнено, такъ какъ вино составляетъ предметъ роскоши, который потребляется преимущественно зажиточными классами населенія, которые въ состояніи платить повышенную пошлину.

Ввозъ шампанскаго уменьшился въ отчетномъ году противъ 1901 г. на 67,000 бутылокъ, такъ что составляетъ почти только половину ввезеннаго въ предшествовавшемъ году количества.

Въ Ревель было ввезено:

	Вина въ бочкахъ	Вина въ бутылкахъ
1896 :	20,893 пуд.	43,649 бутылокъ
1897 :	12,762 „	14,577 „
1898 :	11,646 „	18,345 „
1899 :	9,179 „	11,689 „
1900 :	9,443 „	12,600 „
1901 :	22,301 „	6,302 „
1902 :	9,112 „	8,499 „

Кромѣ того въ 1902 г. ввезено было еще 7,136 бутылок шампанскаго противъ 8,865 бутылокъ въ предшествовавшемъ году.

Посему ввозъ Ревеля потерпѣлъ довольно значительную убыль, такъ какъ противъ небольшого увеличенія ввезеннаго въ бутылкахъ количества значится значительное сокращеніе ввоза вина въ бочкахъ.

Ввозъ Л и б а в ы равнялся :

	Вина въ бочкахъ	Вина въ бутылкахъ
1897 :	16,301 пуд.	4,415 бутылокъ
1898 :	17,427 "	4,661 "
1899 :	16,080 "	4,985 "
1900 :	15,557 "	3,700 "
1901 :	13,992 "	7,814 "
1902 :	13,591 "	7,278 "

Слѣдовательно ввозъ вина черезъ этотъ портъ въ послѣднихъ двухъ годахъ подвергался лишь незначительнымъ колебаніямъ.

За то существенно уменьшился въ отчетномъ году ввезенное въ Либаву количество шампанскаго, составляя только 21,201 бутылку противъ 40,466 бутылокъ въ 1901 г. и 30,779 бутылокъ въ 1900 г.

По ввозу вина С.-Петербургъ среди балтійскихъ портовъ занимаетъ первое мѣсто, а именно получилъ въ 1900 г.\*) 291,371 пудъ вина и 672,525 бутылокъ шампанскаго противъ 325,357 пудовъ вина и 664,937 бутылокъ шампанскаго въ 1899 г. и 313,645 пудовъ вина и 586,297 бутылокъ шампанскаго въ 1898 г.

Во всю Россійскую Имперію поступило по даннымъ, опубликованнымъ Статистическимъ Отдѣломъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ :

	Вина въ бутылкахъ	Вина въ бочкахъ
1898 :	1,195,000 бутылокъ	565,000 пуд.
1899 :	1,353,000 "	583,000 "
1900 :	1,331,000 "	517,000 "
1901 :	1,386,000 "	451,000 "
1902 :	1,406,000 "	429,000 "

Ввозъ вина въ бутылкахъ съ 1898 г. немного поднялся, тогда какъ ввозъ вина въ бочкахъ понесъ довольно существенный уронъ.

Точно опредѣлить страны происхожденія ввозимыхъ въ Россію винъ довольно трудно, такъ какъ нельзя отличить прямой ввозъ отъ непрямого. Кромѣ странъ производства Испаніи, Португаліи, Франціи и Германіи имѣютъ еще значеніе Бельгія, Голландія, Великобританія и Данія, которыя, какъ не производяція вино, играютъ только роль посредниковъ.

\*) За 1901 и 1902 г. свѣдѣній еще не опубликовано.



Ввозъ риса въ Ригу составлялъ :

1881—1885 :	73,785	пуд. средн. числомъ
1886 :	38,459 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"
1887 :	10,745 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"
1888 :	12,753 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"
1889 :	10,037	"
1890 :	16,306 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"
1886 - 1890 :	17,660	" средн. числомъ
1891 :	18,731	"
1892 :	15,890	"
1893 :	14,147 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"
1894 :	34,147 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"
1895 :	27,064	"
1891—1895 :	21,996	" средн. числомъ
1896 :	27,893 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"
1897 :	29,474 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"
1898 :	22,507 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"
1899 :	75,215	"
1900 :	197,207	"
1896—1900 :	70,459	" средн. числомъ
1901 :	108,163 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"
1902 :	129,729 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"

Нашъ ввозъ риса достигъ въ отчетномъ году видной роли почти 130,000 пудовъ (около 21,000 пудовъ болѣе чѣмъ въ 1901 г.), но всетаки онъ еще далеко отстоитъ отъ ввоза 1900 г., составившаго 197,000 пудовъ. Всѣ же остальные предшествовавшіе годы значительно уступаютъ отчетному году. Причина сильнаго увеличенія ввоза въ 1902 г. кроется въ томъ обстоятельствѣ, что въ означенномъ году мы должны были дешевые сорта риса, которые прежде получались изъ Баку, привозить въ большемъ количествѣ изъ-за границы, такъ какъ бакинскія рисовыя фабрики, вслѣдствіе распоряженія персидскаго правительства о запрещеніи вывоза риса, запаслись весьма недостаточно сырымъ матеріаломъ и посему не могли удовлетворить спросу. Въ 1902 г. также, хотя не въ той же мѣрѣ какъ въ 1900 г., замѣчалось ограниченіе въ снабженіи бакинскихъ фабрикъ персидскимъ рисомъ, чѣмъ и объясняется сравнительно высокая цифра нашего ввоза. Почти все поступающее изъ Западной Европы въ Ригу количество риса поставляется Германіею, а именно изъ Бремена и Гамбурга, которые производятъ обширную посредническую торговлю этимъ продуктомъ.

Ревель и Либава по ввозу риса имѣютъ меньшее значеніе. Ревель получилъ въ 1902 г. 68,340 пудовъ противъ 73,836 пуд. въ 1901 г., 101,682 пуд. въ 1900 г., 13,565 пуд. въ 1899 г., 6,098 пуд.

въ 1898 г., 6,862 пуд. въ 1897 г. и 5,675 пуд. въ 1896 г., слѣдовательно ввозъ съ 1901 г. замѣчательно увеличился.

Ввозъ Либавы обнималъ: въ 1902 г. 32,832 пуд. противъ 33,882 пуд. въ 1901 г., 81,211 пуд. въ 1900 г., 21,224 пуд. въ 1899 г., 11,802 пуд., въ 1898 г. и 10,407 пуд. въ 1897 г.

Эти три балтійскіе порта участвовали въ общемъ ввозѣ въ Россійскую Имперію (черезъ европейскую и азіатскую границы) въ послѣднихъ двухъ годахъ слѣдующимъ образомъ:

	1901	1902
	‰	‰
Ревель съ . . .	1,8	1,9
Либава съ . . .	0,8	0,9
Рига съ . . . .	2,6	3,6
Всего съ .	5,2	6,4

Означенные три порта вмѣстѣ получили въ отчетномъ году 230,901 пудъ противъ 215,881 пуда въ 1901 г.

Ввозъ С.-Петербурга, цифры котораго за 1902 и 1901 г. пока еще не опубликованы, составилъ въ 1900 г. 321,540 пудовъ противъ 191,809 пуд. въ 1899 г., 88,530 пуд. въ 1898 г. и 90,277 пуд. въ 1897 г.; слѣдовательно столица существенно опередила пашъ ввозъ.

Ввозъ риса въ Россію черезъ европейскую и азіатскую границы по даннымъ Статистическаго Отдѣла нашего Департамента Таможенныхъ Сборовъ представляется съ 1898 г. въ слѣдующемъ видѣ:

	черезъ европейскую границу	черезъ азіатскую границу
1898:	213,000 пуд.	3,083,000 пуд.
1899:	501,000 "	2,712,000 "
1900:	1,543,000 "	1,413,000 "
1901:	847,000 "	3,327,000 "
1902:	1,234,000 "	2,391,000 "

Изъ предстоящей таблицы явствуетъ, что вмѣстѣ съ уменьшеніемъ ввоза черезъ азіатскую границу увеличивается ввозъ черезъ европейскую границу. Собственно въ 1902 г. въ сравненіи съ предшествовавшимъ годомъ ввозъ черезъ европейскую границу увеличился на 387,000 пудовъ, а ввозъ черезъ азіатскую границу уменьшился на 936,000 пудовъ.

Ходъ торговли очищеннымъ рисомъ, какъ усматривается изъ отчета торговой палаты въ Бременѣ, былъ въ первой половинѣ года спокойный. Цѣны до извѣстной степени могли продержаться до конца апрѣля, но за симъ подъ вліяніемъ спльнаго предложенія со стороны мельницъ сосѣднихъ странъ понизились довольно значительно. Съ августа, когда выяснилось, что нельзя болѣе ожидать много сырого риса, настроеніе становилось устойчивѣе и, когда въ октябрѣ полу-

чены были донесенія о предстоящемъ небольшомъ урожаѣ въ Японіи, развивался оживленный спросъ на очищенный товаръ при медленно поднимающихся цѣнахъ. Качество всѣхъ сортовъ было удовлетворительно, только рисъ изъ Сайгона былъ хуже чѣмъ когда либо прежде.

Ввозъ сельдей въ Ригу составлялъ:

1866—1870 :	105,902	бочки средн. числомъ
1871—1875 :	87,794	" " "
1876—1880 :	67,114	" " "
1881—1885 :	96,951	" " "
1886—1890 :	70,130	" " "
1891 :	70,276 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"
1892 :	99,206	"
1893 :	125,356 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	"
1894 :	81,737 <sup>17</sup> / <sub>32</sub>	" *)
1895 :	82,602 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	" **)
1891—1895 :	91,836	" средн. числомъ
1896 :	82,070 <sup>7</sup> / <sub>9</sub>	" ***)
1897 :	57,745 <sup>1</sup> / <sub>9</sub>	"
1898 :	103,135 <sup>13</sup> / <sub>18</sub>	"
1899 :	74,722 <sup>1</sup> / <sub>9</sub>	"
1900 :	71,872 <sup>11</sup> / <sub>18</sub>	"
1901 :	69,699	"
1902 :	70,394	"

Такимъ образомъ ввозъ отчетнаго года былъ столь-же незначителенъ какъ въ предшествовавшемъ году, что надо опять приписать преимущественно неудачному улову норвежскихъ жирныхъ сельдей. Вслѣдствіе сего торговля въ этомъ году также имѣла страдать подъ высокими цѣнами. Благодаря прохладной погодѣ торговли свѣжими шетлендскими и шотландскими сельдами весною и лѣтомъ развилась удовлетворительно при довольно умѣренныхъ въ началѣ, но въ послѣдствіи весьма твердыхъ и поднимающихся цѣнахъ и довольно оживленномъ сбытѣ. Этому способствовало то обстоятельство, что норвежскій уловъ, какъ уже сказано, былъ опять довольно незначителенъ. Тѣмъ лучший результатъ имѣлъ осенній уловъ у Ярмута и Ловестофта, который къ концу года достигъ небывалыхъ еще размѣровъ и вызвалъ общій упадокъ цѣнъ въ особенности зимою текущаго года, когда недоставало необходимыхъ для здороваго развитія зимней торговли условій, а именно мороза, снѣга и хорошихъ проселочныхъ дорогъ. По этому сбытъ обращался лишь въ узкихъ предѣлахъ и запасы очищались лишь съ трудомъ.

\*) Въ томъ числѣ 5,000 бочекъ черезъ Либаву.

\*\*) " " " 7,625 " " "

\*\*\*) " " " 6,133 " " "



При этомъ торговля съ внутренними частями Имперіи весьма затруднилась еще чрезвычайно низкими предложеніями со стороны соперничающихъ съ нами германскихъ портовъ, переполненныхъ ямрутскими сельдями.

Шетлендскія сельди продавались первоначально за 22 и 23 рубля за „Fulls“, 21 и 22 рубля за „Medium Fulls“ и 19 и 21 рубль за „Matties“, а шотландскія сельди восточнаго берега за 22 и 22½ рубля за „Fulls“, 21 и 22 рубля за „Matfulls“, 19 и 20 рублей за „Matties“ и 16 и 17 рублей за „Speuts“; ямрутскія сельди начались съ 21½ и 22 руб. за „Fulls“, 19½ и 20 руб. за „Matfulls“ и 18½ и 19½ руб. за „Matties“. Новыя жирныя сельди достигли при слабомъ сбытѣ осенью: 24—25 руб. за ККК, 23—24 руб. за КК, 21—22 руб. за К и 18—19 руб. за МК. Сельди сорта „Vaar“ продавались весною по 15—16 руб. за КККК и ККК и по 16—16½ руб. за КК и К и еще въ концѣ года уплачивались съ 15 руб.

Въ Либаву, являющуюся главнѣйшимъ русскимъ мѣстомъ ввоза сельдей, поступали слѣдующія количества:

1890 :	136,889½	бочекъ
1891 :	122,541¾	”
1892 :	211,580	”
1893 :	240,753	”
1894 :	159,079	”
1895 :	190,915	”
1896 :	190,221½	”
1897 :	114,910¾	”
1898 :	193,837⅔	”
1899 :	123,661	”
1900 :	143,853	”
1901 :	163,079⅑	”
1902 :	209,353⅑	”

Слѣдовательно ввозъ Либавы въ отчетномъ году увеличился противъ 1901 г. на 46,000 бочекъ; отчетный годъ опередилъ также всѣ другіе предшествовавшіе года, за исключеніемъ 1892 и 1893 г., въ которыхъ ввозилось на 2000 и 31,000 бочекъ болѣе.

Ввозъ Ревеля составлялъ:

1890 :	19,211	бочекъ
1891 :	31,351	”
1892 :	27,011	”
1893 :	43,613	”
1894 :	25,875	”
1895 :	28,242½	”
1896 :	9,785⅔	”
1897 :	15,740⅓	”

1898 :	24,959	пуд.
1899 :	16,950 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"
1900 :	26,878 <sup>4</sup> / <sub>9</sub>	"
1901 :	16,527 <sup>8</sup> / <sub>9</sub>	"
1902 :	39,403	"

Посему въ отчетномъ году замѣтно довольно существенное увеличеніе ввоза.

Ввозъ сельдей, а равно сушеной и копченой\*) рыбы въ С.-Петербургъ составилъ въ 1902 г.: 1,262,000 пудовъ противъ 1,372,000 пудовъ въ предшествовавшемъ году.

Ввозъ сельдей, какъ и сушеной и копченой рыбы во всю Россійскую Имперію, по даннымъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ, составлялъ въ послѣднихъ пяти годахъ:

1898 :	8,638,000	пуд.
1899 :	6,452,000	"
1900 :	6,377,000	"
1901 :	7,697,000	"
1902 :	7,725,000	"

Слѣдовательно ввозъ послѣдняго года держался на уровнѣ 1901 г. Въ послѣдніе два года почти половина поступившаго въ Россію количества (около 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> милліоновъ пудовъ въ каждомъ году) прошла черезъ западную сухопутную границу. Эти количества состоятъ преимущественно изъ сельдей, сбываемыхъ во внутреннія части Имперіи нашимъ главнѣйшимъ конкурентомъ, Кенигсбергомъ.

Искусственныя земледобрительныя вещества ввозились въ Ригу въ слѣдующемъ количествѣ:

1887 :	646,674	пуд.
1888 :	986,157	"
1889 :	1,038,300	"
1890 :	1,231,762	"
1891 :	918,894	"
1892 :	1,320,190	"
1893 :	1,349,586	" **)
1894 :	1,210,058 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	" **)
1895 :	848,928	" **)
1896 :	1,155,072 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	" **)
1897 :	781,140	" **)
1898 :	1,308,762	" **)
1899 :	1,417,380 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	" **)
1900 :	1,493,828	" **)
1901 :	2,093,816	" **)
1902 :	2,952,894	" **)

\*) Статистика Департамента Таможенныхъ Сборовъ приводитъ сельди не отдѣльно, а вмѣстѣ съ сушеными и копчеными рыбами.

\*\*) Не принимая въ расчетъ импортированныхъ сырыхъ фосфатовъ.

Посему цифра ввоза отчетнаго года высшая, до сихъ поръ достигнутая, а именно ввозилось почти 3 милліона пудовъ, т. е. на 850,000 пудовъ болѣе чѣмъ въ 1901 году, имѣвшемъ понижѣ наивысшій ввозъ. Что касается до отдѣльныхъ сортовъ, то въ сравненіи съ 1901 г. въ отчетномъ году во всѣхъ сортахъ замѣчается увеличеніе ввоза. Наибольшее увеличеніе показываютъ томасовы шлаки (около 400,000 пуд. болѣе) и суперфосфаты (свыше 360,000 пудовъ); ввозъ каинита возросъ на 61,000 пудовъ и ввозъ чилинской селитры на 25,000 пудовъ.

Каинитъ и чилинская селитра доставляются къ намъ исключительно изъ Германіи, а суперфосфаты и томасовы шлаки болѣею частью изъ Великобританіи; значительное количество томасовыхъ шлаковъ ввозилось также изъ Бельгіи. Сырые фосфаты въ послѣднее время приходятъ къ намъ изъ Африки, тогда какъ прежде Америка была главнѣйшею поставщицею сего товара.

Цѣны на суперфосфаты въ отчетномъ году держались на тѣмъ-же уровнѣ, какъ въ 1901 г., а именно въ 3 рубля за мѣшокъ въ 6 пудовъ, тогда какъ въ 1900 г. цѣна была отъ 3 руб. 10 коп. до 3 руб. 20 коп.

По отдѣльнымъ сортамъ землеудобрительныхъ веществъ нашъ ввозъ распредѣлялся въ послѣднихъ 8 годахъ слѣдующимъ образомъ (въ пудахъ):

	1895	1896 *)	1897 *)	1898
Суперфосфаты . . .	541,668	667,356	499,812	789,470
Томасовы шлаки . .	140,034	363,620	142,493	357,054 <sup>1/2</sup>
Каинитъ . . . . .	58,320	91,736	88,176	106,046
Чилинская селитра .	20,954	32,360 <sup>1/2</sup>	44,227	55,164
Разн. удобр. вещества	87,952	—	6,432	1,027 <sup>1/2</sup>
Всего . .	848,928	1,155,072 <sup>1/2</sup>	781,140	1,308,762
	1899	1900	1901	1902
Суперфосфаты . . .	805,140	689,832	819,325	1,186,279 <sup>1/2</sup>
Томасовы шлаки . .	325,439	459,635	890,758	1,288,496
Каинитъ . . . . .	201,204	235,556 <sup>1/2</sup>	267,415 <sup>1/2</sup>	328,550
Чилинская селитра .	85,242	106,170	115,427	140,877
Разн. удобр. вещества .	355 <sup>1/2</sup>	2,634 <sup>1/2</sup>	890 <sup>1/2</sup>	8,691 <sup>1/2</sup>
Всего . .	1,417,380 <sup>1/2</sup>	1,493,828	2,093,816	2,952,894

Кромѣ того въ отчетномъ году ввезено было сырыхъ фосфатовъ 387,274 пуда противъ 806,188<sup>1/2</sup> пуд. въ 1901 г., 678,483<sup>1/2</sup> пуд. въ 1900 г., 796,397 пуд. въ 1899 г., 308,970 пуд. въ 1898 г., 494,193 пуд. въ 1897 г., 224,857 пуд. въ 1896 г. и 252,142 пуд. въ 1895 г.

\*) Ввезенныя въ 1896 и 1897 годахъ количества искусственныхъ землеудобрительныхъ веществъ распредѣлены по сортамъ на основаніи частныхъ свѣдѣній, чѣмъ и объясняется, что окончательныя суммы ввезенныхъ количествъ не тождественны съ приведенными выше цифрами, сообщенными таможеню.



Ввозъ искусственныхъ удобрительныхъ веществъ въ Либаву распредѣлился по отдѣльнымъ сортамъ слѣдующимъ образомъ :

	1893	1894	1895	1896	1897
Суперфосфаты . . .	436,700	489,271	410,386	278,899	297,116
Томасовы шлаки . .	296,676	351,447	221,772	331,871	454,177
Каинитъ . . . . .	47,240	33,830	47,228	20,494	36,792
Чилинская селитра . .	8,049	79,901	1,443	157,527	87,063
Всего . . . . .	788,665	954,449	680,829	788,791	875,148

	1898	1899	1900	1901	1902
Суперфосфаты . . .	330,046	374,687	289,311	204,245	457,170
Томасовы шлаки . .	438,669	463,565	620,959	531,457	386,702
Каинитъ . . . . .	65,883	41,082	81,710	89,522	83,225
Чилинская селитра . .	79,314	75,742	69,800	21,587	68,939
Всего . . . . .	913,912	955,076	1,061,780	846,811	996,036

Посему увеличеніе Либавскаго ввоза составляетъ противъ 1901 года круглымъ числомъ 150,000 пудовъ. Существенно поднялся ввозъ суперфосфатовъ (на свыше 25,000 пудовъ), тогда какъ ввозъ томасовыхъ шлаковъ понесъ довольно значительную убыль (на 145,000 пуд.).

Ревелемъ получены слѣдующія количества землеудобрительныхъ веществъ :

	1894	1895	1896	1897	1898
Суперфосфаты . . .	61,834	40,282	9,300	278	166 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Томасовы шлаки . .	69,413	117,820	142	80,437	154,608 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Каинитъ . . . . .	35,894	43,557	49,201	43,150	55,094 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Чилинская селитра . .	6,402	251	14,172	32,177	23,664 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Другія . . . . .	1,278	1,247	—	—	—
Всего . . . . .	174,821	203,157	72,815	156,042	233,534

	1899	1900	1901	1902
Суперфосфаты . . .	47,625	632	330 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	24,139
Томасовы шлаки . .	48,815	162,082	135,995 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	168,664
Каинитъ . . . . .	58,709	108,462	197,825	183,662
Чилинская селитра . .	28,541	25,388	36,617 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	37,990
Другія . . . . .	—	—	—	—
Всего . . . . .	183,690	296,564	370,768 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	414,455

Посему ввозъ отчетнаго года только немногимъ больше ввоза 1901 г.

Черезъ означенные три балтійскіе порта въ 1902 г. всего прошло 4,363,385 пудовъ противъ 3,311,395 пудовъ въ 1901 г., 2,852,172 пудовъ въ 1900 г. и 2,556,146 пудовъ въ 1899 г.

Слѣдовательно ввозъ отчетнаго года на болѣе милліона пудовъ выше чѣмъ въ 1901 г. и на  $1\frac{1}{2}$  и 1,8 милл. пудовъ выше чѣмъ въ 1900 и 1899 годахъ.

Съ общаго ввоза балтійскихъ портовъ приходятъ на Ригу въ 1902 г. 67,7 0/0 противъ 63,2 0/0 въ 1901 г., на Либаву 22,8 и 25,6 0/0 и на Ревель 9,5 и 11,2 0/0.

Въ Ригу ввезены были въ послѣдніе два года болѣе всего томасовы шлаки, тогда какъ прежде суперфосфаты составляли главнѣйшій предметъ ввоза. Но поступившее количество суперфосфатовъ немного только уступить ввезенному количеству томасовыхъ шлаковъ. Въ Либаву въ 1902 г. впервые поступило болѣе суперфосфатовъ чѣмъ томасовы шлаки. Въ торговлѣ Ревеля каинитъ и томасовы шлаки имѣютъ наибольшее значеніе.

Ввозъ землеудобрительныхъ веществъ въ Россію вообще по свѣдѣніямъ Статистическаго Отдѣла нашего Департамента Таможенныхъ Сборовъ составлялъ за послѣдніе четыре года:

	1902 пуд.	1901 пуд.	1900 пуд.	1899 пуд.
Фосфориты, естественные, немолотые . . . . .	348,000	480,000	310,000	342,000
Другія естественныя удобри- тельные вещ. (гуано и др.), необработанныя кости вся- каго рода, кромѣ особо иоименованныхъ . . . .	5,000	7,000	19,000	4,000
Томасовы шлаки, немолотые	5,000	—	31,000	233,000
Необработанн. кости, молот., фосфориты, молотые . . .	1,000	5,000	2,000	24,000
Томасовы шлаки, молотые	2,352,000	2,726,000	2,544,000	2,199,000
Суперфосфаты . . . . .	2,042,000	1,420,000	1,345,000	1,673,000
Кости, обработ. сѣрною кисло- тою, компосты, пудреты всякаго рода . . . . .	123,000	17,000	31,000	10,000
Кости жженыя, костяная зола и костяной уголь . .	1,000	2,000	1,000	—
Стасфуртскія соли въ есте- ственномъ состояніи (хотя- бы и молотыя) . . . . .	961,000	939,000	772,000	461,000
Хлористый калий, сѣрно- кислый калий . . . . .	237,000	153,000	161,000	240,000
Селитра чилиская . . . .	995,000	989,000	894,000	938,000
Всего . . . . .	7,070,000	6,738,000	6,110,000	6,124,000

Ввозъ землеудобрительныхъ веществъ въ отчетномъ году увеличился противъ 1901 г. только на 332,000 пудовъ, тогда какъ въ сравненіи съ 1900 и 1899 г. онъ увеличился приблизительно на 950,000 пудовъ. Что касается до отдѣльныхъ важнѣйшихъ родовъ землеудобрительныхъ веществъ, то въ отчетномъ году въ сравненіи съ 1901 годомъ замѣчается увеличеніе только въ ввозѣ суперфосфатовъ, а именпо на 622,000 пудовъ, тогда какъ ввозъ томасовыхъ шлаковъ уменьшился на 369,000 пудовъ, а ввозъ каинита и стасфуртскихъ солей держался приблизительно въ томъ-же размѣрѣ.

Черезъ Ригу, Либава и Ревель вмѣстѣ поступило въ 1902 г. суперфосфатовъ 1,667,588 пудовъ или 81,7% общаго русскаго ввоза (въ 1901 г.: 1,023,900 пуд. или 72,1%), томасовыхъ шлаковъ 1,843,862 пуда или 78,2% общаго русскаго ввоза (въ 1901 г.: 1,558,210 пуд. или 57,2%) и каинита 595,437 пудовъ или 62% общаго русскаго ввоза (въ 1901 г.: 554,762 пуда или 59,1%).

Участіе отдѣльныхъ балтійскихъ портовъ въ общемъ ввозѣ суперфосфатовъ, томасовыхъ шлаковъ и каинита въ Россійскую Имперію составляло въ послѣднихъ трехъ годахъ:

	суперфосфаты			томас. шлаки			каинитъ		
	1900	1901	1902	1900	1901	1902	1900	1901	1902
	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Рига . . .	51,2	57,7	58,1	18,1	32,7	54,6	30,6	28,5	34,2
Либава . .	21,5	14,4	22,4	24,4	19,5	16,4	6,7	9,5	8,7
Ревель . .	0,1	0,0	1,2	2,4	5,0	7,2	14,0	21,1	19,1
Всего .	72,8	72,1	81,7	44,9	57,2	78,2	51,3	59,1	62,0

Ввозъ въ Ригу красильнаго дерева въ полѣпяхъ и чуркахъ, а равно кверцитрона, дивидивии и квебрахо составлялъ:

1888 :	1,057,953 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	пуд.
1889 :	630,969 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"
1890 :	955,184 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"
1886—1890 :	876,933	" средн. числомъ
1891 :	1,086,152	"
1892 :	576,619 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"
1893 :	745,952	"
1894 :	1,119,042	"
1895 :	989,243	"
1891—1895 :	903,402	" средн. числомъ
1896 :	1,057,561	"
1897 :	842,929 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"
1898 :	991,975 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"
1899 :	677,781	"
1900 :	1,702,612 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"



1896—1900 :	1,054,572	пуд. средн. числомъ
1901 :	1,304,393 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"
1902 :	1,037,599	"

Ввозъ красильнаго дерева былъ въ отчетномъ году на свыше 260,000 пудовъ меньше, чѣмъ въ 1901 г., и на свыше 660,000 пудовъ меньше чѣмъ въ 1900 г., но составлялъ тѣмъ не менѣе еще довольно видное количество свыше миллиона пудовъ. Болѣе половины показаннаго въ предстоящей таблицѣ количества ввезеннаго красильнаго дерева состояло въ двухъ послѣднихъ годахъ изъ квебрахо (въ 1901 г.: 672,092<sup>1</sup>/<sub>2</sub> пуд., въ 1902 г.: 555,720 пуд.).

Поступившія въ Ригу количества сего товара происходят преимущественно изъ Америки и поступаютъ къ намъ болѣею частью непосредственно. Ввезенное къ намъ красильное дерево предназначено почти въ полномъ количествѣ для Рижскихъ фабрикъ древесныхъ экстрактовъ.

Въ числѣ другихъ балтійскихъ портовъ С.-Петербургъ имѣетъ наибольшее значеніе по ввозу сего предмета, а именно черезъ этотъ портъ проходило красильнаго дерева, кверцитрона и квебрахо въ 1900\*) г. 500,393 пуд. противъ 883,511 пудовъ въ 1899 г.

Ввозъ Либавы въ послѣднее время весьма сильно сократился, а именно составлялъ: въ 1902 г. — 9,276 пудовъ, въ 1901 г. — 35,174 пуд., въ 1900 г. — 204,832 пуд., въ 1899 г. — 212,520 пуд., въ 1898 г. — 36,000 пуд., въ 1897 г. — 6000 пуд., въ 1896 г. — 375,000 пудовъ, тогда какъ онъ въ годахъ отъ 1886 до 1895 г. обнималъ ежегодно среднимъ числомъ около 400,000 пудовъ. Слѣдовательно съ 1897 г. ввезенное количество подвергалось сильнымъ колебаніямъ.

Въ Ревель поступило въ 1902 г. — 22,218 пудовъ красильнаго дерева въ полѣвьяхъ и чуркахъ, кверцитрона, а равно другихъ особенно не поименованныхъ самородныхъ растительныхъ красильныхъ веществъ, противъ 14,152 пудовъ въ 1901 г. и 17,858 пудовъ въ 1900 г.

Ввозъ вообще въ Россію красильнаго дерева въ полѣвьяхъ и чуркахъ (красное дерево, кампешевое дерево), кверцитрона, квебрахо, а равно другихъ особо не поименованныхъ растительныхъ красильныхъ веществъ (въ неизмельченномъ видѣ) по даннымъ Статистическаго Отдѣла Департамента Таможенныхъ Сборовъ составлялъ :

1899 :	2,519,000	пуд.
1900 :	2,264,000	"
1901 :	3,420,000	"
1902 :	2,614,000	"

\*) Данные за 1901 и 1902 г. еще не опубликованы.

Ввозъ истекшаго года посему былъ на 800,000 пудовъ меньше чѣмъ въ 1901 г., но за то на 350,000 и 100,000 пудовъ больше чѣмъ въ 1900 и 1899 гг.

Съ всего русскаго ввоза приходятъ собственно на Ригу въ 1902 г. 39,6 % противъ 38,1 % въ предшествовавшемъ году.

Относительно торговли красивымъ деревомъ въ 1902 г. мы находимъ слѣдующія свѣдѣнія въ отчетѣ Гамбургской Торговой Палаты :

„Цѣны на кампешевое дерево колебались почти по всѣмъ сортамъ и урегулировались въ зависимости отъ предложенія и спроса, часто же должны были быть обозначаемы довольно низкими. Въ торговлѣ кампешевымъ деревомъ низкія цѣны являются главною потребностью, чтобы успѣшно выдержать конкуренцію искусственныхъ красокъ ; высшія цѣны вообще очень вредили бы торговлѣ кампешевымъ деревомъ и только способствовали-бы промышленности анилиновыхъ и ализариновыхъ красокъ, такъ какъ при высшихъ цѣнахъ многіе потребители кампешеваго дерева будутъ обращаться къ химическимъ краскамъ. По всей вѣроятности за большинство сортовъ будутъ держиваться низкія цѣны, за исключеніемъ развѣ Лагунскаго кампешеваго дерева, подвозы котораго, насколько пока можно судить, будутъ только незначительны.

Спросъ на желтое дерево въ теченіе всего года былъ довольно удовлетворителенъ, такъ что цѣны за болѣе любимые сорта еще окрѣпли. Лишь въ послѣднія недѣли наступилъ переворотъ и цѣны падали.

Ввозъ Лимаскаго краснаго дерева былъ опять немного больше. Небольшіе запасы предпочитаемыхъ продуктовъ западнаго побережья, а равно Вера-Крузскаго краснаго дерева очищались при поднимающихся цѣнахъ. Лѣтомъ при оживленномъ спросѣ наступилъ общій недостатокъ запасовъ, такъ что пришлось пріобрѣтать въ Гаврѣ предназначенныя туда партіи по высокимъ цѣнамъ. Въ настоящее время настроеніе опять спокойнѣе и теперешнія высшія цѣны вѣроятно привлекутъ большія партіи съ вывозныхъ мѣстъ на западномъ побережьѣ Мексики.

Въ началѣ года цѣны на дерево квебрахо оставались крѣпкими, но уже въ апрѣлѣ наступило ослабленіе, которое продолжалось до августа при незначительныхъ колебаніяхъ. Въ лѣтніе мѣсяца сбытъ распиленнаго дерева и экстрактовъ затихъ вслѣдствіе общаго неблагоприятнаго положенія кожевенной промышленности. Въ осенніе мѣсяца цѣны на квебрахо въ чуркахъ окрѣпли вслѣдствіе повышенія фрахтовъ, а въ этотъ періодъ времени совершались довольно значительныя сдѣлки. Къ концу года настроеніе опять стало спокойнѣе при падающихъ немного цѣнахъ.“

Пробкового дерева въ Рпгу ввезено:

1886—1890:	200,706	пуд.	средн. числомъ
1891:	225,349 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	„	
1892:	217,907	„	
1893:	227,549	„	
1894:	275,190 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	„	
1895:	266,107 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	„	
1891—1895:	242,421	„	средн. числомъ
1896:	287,005	„	
1897:	323,831 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	„	
1898:	269,583 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	„	
1899:	208,922	„	
1900:	292,137	„	
1896—1900:	276,296	„	средн. числомъ
1901:	374,349	„	
1902:	454,223 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	„	

Слѣдовательно ввезенное въ отчетномъ году количество превышаетъ ввозъ всѣхъ предшествовавшихъ лѣтъ. Собственно противъ 1901 г., ввозъ котораго попынѣ былъ наибольшимъ, ввезено на 80,000 пудовъ больше. Большая часть ввезеннаго пробкового дерева разрабатывается на мѣстныхъ фабрикахъ, производительность которыхъ постоянно увеличивается. Остатокъ направляется большею частью по желѣзнымъ дорогамъ во внутреннія части Имперіи.

За Ригою среди балтійскихъ портовъ Либава имѣетъ наибольшую цифру ввоза, а именно:

1889:	60,565	пуд.
1890:	30,311	„
1891:	69,916	„
1892:	95,241	„
1893:	80,914	„
1894:	66,573	„
1895:	118,499	„
1896:	123,804	„
1897:	263,013	„
1898:	97,241	„
1899:	76,296	„
1900:	135,249	„
1901:	221,937	„
1902:	206,599	„

Ввозъ пробкового дерева въ Либава, развивающійся на основаніи мѣстной промышленности, довольно значительно возросъ въ оба послѣдніе года.



Весьма ничтожнымъ сталъ въ послѣднее время ввозъ Ревеля, обнимая въ 1902 г. только 8,801 пудъ противъ 34,004<sup>1</sup>/<sub>2</sub> пуд. въ 1901 г., 16,480 пуд. въ 1900 г., 20,134 пуд. въ 1899 г., 8,230 пуд. въ 1898 г., 3,401 пуд. въ 1897 г. и 7,494 пуд. въ 1896 г.

О ввозѣ пробкового дерева въ С.-Петербургъ въ 1901 и 1902 годахъ въ публикаціяхъ нашего Департамента Таможенныхъ Сборовъ свѣдѣній не имѣется. Въ настоящее время имѣются лишь данныя до 1900 г., по которымъ въ семь послѣднемъ году ввезено было въ С.-Петербургъ 62,699 пудовъ противъ 24,513 пудовъ въ 1899 г., 64,602 пуд. въ 1898 г., на 75,000 пуд. въ 1896 и 1897 гг. и среднимъ числомъ 22,000 въ пятилѣтіи 1891—1895 гг.

Изъ остальныхъ портовъ Имперіи одна только Одесса имѣетъ еще нѣкоторое значеніе, ввозившая въ 1900 г. 123,904 пуда противъ 99,719 пуд. въ 1899 г., 121,416 пуд. въ 1898 г. и 150,000 пуд. въ 1897 г. Данныхъ о ввозѣ въ 1901 и 1902 гг. пока еще не имѣется.

Весь русскій импортъ составлялъ:

1887—1891:	341,000	пуд. средн. числомъ
1892—1896:	458,000	” ” ”
1897:	913,000	”
1898:	696,000	”
1899:	573,000	”
1900:	686,000	”
1901:	893,000	”
1902:	785,000	”

Хотя такимъ образомъ ввозъ пробкового дерева въ 1902 г. уменьшился на свыше 100,000 пудовъ противъ предшествовавшаго года, но тѣмъ не менѣе онъ все еще долженъ быть признанъ довольно значительнымъ, въ особенности при сравненіи его съ ввозомъ всѣхъ остальныхъ лѣтъ, перечисленныхъ въ предстоящей таблицѣ. Только въ одномъ, а именно въ 1897 году ввозъ былъ больше чѣмъ въ отчетномъ году.

Изъ ввезеннаго въ 1902 г. въ Россію количества пробкового дерева направлялось черезъ Ригу, Либаву и Ревель 669,623 пуда или 85<sup>0</sup>/<sub>0</sub>. Въ первыхъ двухъ городахъ находятся самыя большія пробковыя фабрики Россіи; по вслѣдствію введенія казенной винной монополіи въ послѣднее времени открыты довольно крупныя фабрики также въ Одессѣ, С.-Петербургѣ и Москвѣ.

Наибольшая часть ввезеннаго въ 1902 г. въ Ригу пробкового дерева происходила изъ Африки (47,5<sup>0</sup>/<sub>0</sub> противъ 60<sup>0</sup>/<sub>0</sub> въ 1901 г.) а также изъ Португаліи (43,2<sup>0</sup>/<sub>0</sub> противъ 30<sup>0</sup>/<sub>0</sub> въ 1901 г.), тогда какъ прежняя главнѣйшая наша поставщица, Испанія, отступила на

задній планъ (въ 1902 г. только 4,6<sup>0</sup>/<sub>0</sub>). Въ торговлѣ Либавы пробковымъ деревомъ первую роль играетъ Португалія, поставившая свыше 80<sup>0</sup>/<sub>0</sub> ввоза.

Ввозъ смолы въ Ригу составлялъ:

1876—1880 :	360,808	пуд. средн. числомъ
1881—1885 :	414,473	" " "
1886—1890 :	402,005	" " "
1891 :	277,384	"
1892 :	203,363	"
1893 :	204,955	"
1894 :	324,460	"
1895 :	164,972	"
1891—1895 :	235,027	" средн. числомъ
1896 :	278,007	"
1897 :	253,019	"
1898 :	230,658 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"
1899 :	161,628 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"
1900 :	262,886	"
1896—1900 :	237,240	" средн. числомъ
1901 :	262,702	"
1902 :	223,617 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"

Вслѣдствіе неблагопріятныхъ условій отчетнаго года ввозъ смолы довольно существенно понизился (приблизительно на 39,000 пудовъ). Увеличивающееся потребление смолы во Франціи поглощаетъ почти всю добычу ея въ Французскихъ Ландахъ. Незначительный излишекъ для экспорта, вслѣдствіе высокихъ цѣнъ, находитъ въ Россіи мало сбыта, хотя русская ввозная пошлина даже еще въ отчетномъ году для французской смолы была на 12 коп. за пудъ меньше чѣмъ за американскую смолу. Какъ извѣстно, эти 12 коп. составляютъ таможенную надбавку на американскій продуктъ, которая была введена въ 1901 г. какъ репрессивная мѣра противъ американской тарифировки русскаго сахара.

Надбавка эта, къ сожалѣнію, все еще существуетъ въ ущербъ русской промышленности, потребляющей смолу. Отмѣна этой надбавки тѣмъ болѣе желательна, что Россія не производитъ смолы и за отсутствіемъ подлежащихъ породъ хвойнаго лѣса никогда не можетъ производить, а замѣняющихъ дешевую смолу веществъ пока еще не найдено.

Въ Америкѣ цѣны въ 1902 г. держались на довольно высокомъ уровнѣ, во всякомъ случаѣ выше, чѣмъ въ предшествовавшихъ 5 или 6 годахъ. Причину сему надо искать въ хищнической эксплуатаціи

лѣсовъ въ южныхъ штатахъ Сѣверной Америки. Теперь узнали все значеніе этой ошибки, но вмѣсто того, чтобы перейти къ болѣе раціональной добычѣ смолы по французской системѣ, стали примѣнять ближе лежащее средство, а именно искусственное сокращеніе добыванія, вслѣдствіе чего цѣны къ концу года сильно поднялись. Высокія цѣны вѣроятно будутъ вліять неблагоприятнымъ образомъ на ввозъ смолы въ Ригу въ будущемъ году.

По ввозу смолы С.-Петербургъ далеко опередилъ Ригу; а именно гарпіусъ, галипотъ и пивоваренная смола ввозились въ С.-Петербургъ въ 1900 г. въ количествѣ 721,744 пудовъ противъ 949,981 пуда въ 1899 г., 809,737 пудовъ въ 1898 г. и 865,000 пуд. въ 1897 г. За 1901 и 1902 гг. статистическихъ данныхъ пока еще не имѣется.

По статистикѣ Либавы ввозъ гарпіуса, галипота и пивоваренной смолы показанъ въ слѣдующихъ количествахъ: въ 1902 г. — 17,512 пуд., въ 1901 г. — 15,183 пуд., въ 1900 г. — 13,191 пуд., въ 1899 г. — 13,929 пуд., въ 1898 г. — 3,684 пуд., въ 1897 г. — 14,228 пуд., въ 1896 г. — 18,767 пуд. и въ 1895 г. — 1,563 пуда.

Въ Ревель ввозились весьма незначительныя количества, а именно: въ 1902 г. — 2,398 пуд., въ 1901 г. — 11,105 пуд., въ 1900 г. — 5,702 пуд., въ 1899 г. — 3,901 пуд., въ 1898 г. — 12,248 пуд., въ 1897 г. — 3,295 пуд. и въ 1896 г. — 4,923 пуд.

Общій ввозъ смолы въ Россію (черезъ европейскую границу, включая черноморское побережье, Кавказъ и торговлю съ Финляндіей), представлялся по отдѣльнымъ сортамъ за послѣдніе 5 лѣтъ по свѣдѣніямъ Статистическаго Отдѣла Департамента Таможенныхъ Сборовъ въ слѣдующемъ видѣ:

	1898	1899	1900	1901	1902
	в ѣ п у д а х ѣ				
гарпіусъ . . . .	1,529,000	1,896,000	1,565,000	1,831,000	1,815,000
галипотъ . . . .	3,000	8,000	3,000	5,000	5,000
пивоварен. смола .	28,000	32,000	24,000	38,000	35,000
всего . . . .	1,560,000	1,936,000	1,592,000	1,874,000	1,855,000

Посему ввозъ смолы въ отчетномъ году держался почти на уровнѣ 1901 г. Ввозимая въ Россію смола состоитъ по значительно большей части изъ гарпіуса.

Собственно Рига участвовала въ общемъ ввозѣ смолы въ Россію приблизительно съ 12<sup>0</sup>/о.

Сода и поташъ ввозились въ Ригу въ слѣдующемъ количествѣ:



	Сода		Поташъ	
1881—1885 :	294,946	пуд.	1,282	пуд. средн. числомъ
1886—1890 :	192,461	"	712	" " "
1891 :	132,785	"	4,585	"
1892 :	146,410	"	3,489	"
1893 :	184,288	"	4,023 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"
1894 :	127,825	"	299 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"
1895 :	131,839	"	296 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"
1891—1895 :	144,630	"	2,539	" средн. числомъ
1896 :	159,911	"	7,605 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"
1897 :	158,394	"	2,123 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"
1898 :	170,525 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"	22,837	"
1899 :	83,197 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"	8,736	"
1900 :	46,699	"	6,133	"
1896—1900 :	123,745	"	9,487	" средн. числомъ
1901 :	48,950 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"	7,670	"
1902 :	41,430	"	4,814	"

Нашъ ввозъ соды, бывшій въ прежніе годы очень значительнымъ, въ настоящее время едва ли еще заслуживаетъ упоминанія. Тогда какъ въ пятилѣтіи 1881—1885 гг. ввозилось еще среднимъ числомъ почти 300,000 пудовъ въ годъ, въ истекшемъ году весь ввозъ составилъ лишь немного свыше 40,000 пудовъ. Потребность Россіи въ содѣ въ послѣднее время покрывается русскими заводами, производство которыхъ быстро развилось подъ покровительствомъ высокихъ ввозныхъ пошлинъ, опять повышенныхъ въ 1900 г. (съ 82<sup>1</sup>/<sub>2</sub> до 90<sup>3</sup>/<sub>4</sub> коп. съ пуда). Привозимыя еще изъ-за границы незначительныя количества служатъ спеціальнымъ цѣлямъ.

Нашъ ввозъ поташа держался всегда въ довольно узкихъ предѣлахъ.

Ввозъ въ прочіе порты Балтійскаго моря также сократился. С.-Петербургъ получилъ въ 1900 г. только 18,466 пудовъ противъ 51,644 пуд. въ 1899 г. и 131,245 пуд. въ 1898 г.

Въ отдѣльности въ означенные годы въ С.-Петербургъ ввозились слѣдующія количества :

	1898 пуд.	1899 пуд.	1900 пуд.
Тѣдкихъ натрія и кали . . . . .	134,346	119,665	11,609
Двууглекисл. натрія и кали . . . . .	31,603	39,257	28,478
Соды и поташа . . . . .	131,245	51,644	18,466
Всего . . . . .	297,194	210,566	58,553

Ввозъ соды и поташа въ Ревель и Либаву обнималъ съ 1897 г. :

	Либавъ	Ревель
1897 :	41,877 пуд.	38,228 пуд.
1898 :	20,062 „	41,414 „
1899 :	13,021 „	23,192 „
1900 :	2,438 „	12,950 „
1901 :	1,622 „	8,984 „
1902 :	1,224 „	10,498 „

Посему ввозъ Либавы уменьшился до полной ничтожности, тогда какъ ввозъ Ревеля имѣетъ еще нѣкоторое значеніе.

Общій ввозъ въ Россію ѣдкаго натрія и ѣдкаго кали, двууглекислаго натрія и кали, а равно соды и поташа представляется за послѣдніе 5 лѣтъ по официальнымъ даннымъ въ слѣдующемъ видѣ :

	1898	1899	1900	1901	1902
	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.
Ѣдкихъ натрія и кали	439,000	347,000	88,000	73,000	61,000
Двууглекисл. натрія и кали . . . . .	94,000	94,000	75,000	18,000	8,000
Соды (углекисл. натрія) и поташа (углекислаго кали) . . . . .	569,000	294,000	94,000	67,000	74,000
Всего . . . . .	1,102,000	735,000	257,000	158,000	143,000

Какъ видно изъ предстоящей таблицы ввозъ сократился съ каждымъ годомъ и въ послѣдствіи будетъ еще больше сокращаться, да вѣроятно совершенно исчезать, такъ какъ русское производство соды, доставляющее хорошій по качеству и сравнительно дешевый продуктъ, уже въ состояніи вполне покрывать отечественную потребность въ этомъ продуктѣ. Поразительнымъ представляется уменьшеніе ввоза ѣдкихъ натрія и кали, а равно соды и поташа. Послѣдніе два товара въ оба послѣдніе года получались по большей части черезъ Ригу, Ревель и Либаву, а именно съ всего русскаго ввоза соды и поташа (74,000 пудовъ) въ послѣднемъ году ввозилось около 58,000 пудовъ или 78,4<sup>0</sup>/<sub>100</sub> черезъ означенные три балтійскіе порта, такъ что на всю остальную Имперію приходятъ лишь 16,000 пудовъ или 21,6<sup>0</sup>/<sub>100</sub>.

Заграничной соли въ Ригу ввезено :

1866—1870 :	3,074,474 пуд. средн. числомъ
1871—1875 :	2,367,554 „ „ „
1876—1880 :	1,447,619 „ „ „
1881—1885 :	862,142 „ „ „
1886—1890 :	103,630 „ „ „
1891 :	111,979 „
1892 :	26,535 „
1893 :	33,175 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> „

1894 :	52,262	пуд.	
1895 :	19,682	"	
1891 — 1895 :	48,727	"	средн. числомъ
1896 :	34,175	"	
1897 :	29,143 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"	
1898 :	17,651 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"	
1899 :	18,644	"	
1900 :	8,075	"	
1896 — 1900 :	20,738	"	средн. числомъ
1901 :	8,855	"	
1902 :	14,570 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"	

Противътавшій раньше Рижскій ввозъ соли изъ-за границы, вслѣдствіе послѣдовавшей въ 1880 г. отмѣны акциза на соль, а также введенія высокой ввозной пошлины, уже съ 1886 г. почти совершенно прекратился, а на ея мѣсто поступила русская соль, привозимая большею частью изъ Крыма. Небольшія ввозимыя въ Ригу количества заграничной соли происходят преимущественно изъ Германіи и состоятъ главнымъ образомъ изъ красной каменной соли.

Изъ К р ы м а привозились въ Ригу слѣдующія количества соли :

1886—1890 :	1,142,129	пуд.	средн. числомъ
1891 :	867,758	"	
1892 :	1,750,380	"	
1893 :	1,114,779	"	
1894 :	2,093,440	"	
1895 :	2,041,137	"	
1891—1895 :	1,573,499	"	средн. числомъ
1896 :	2,032,084	"	
1897 :	1,608,655	"	
1898 :	1,890,201	"	
1899 :	1,834,469	"	
1900 :	1,880,357	"	
1896—1900 :	1,849,153	"	средн. числомъ
1901 :	2,297,170	"	
1902 :	2,768,315	"	

Слѣдовательно отчетный годъ далеко опередилъ всѣ предшествовавшіе годы, такъ какъ ввезено было около 500,000 пудовъ больше чѣмъ въ наилучшемъ до того 1901 году.

Привозъ соли изъ Крыма въ остальные балтійскіе порты менѣе обширенъ. Въ Ревель были привезены въ 1902 г. — 1,386,500 пуд. противъ 1,375,000 пуд. въ 1901 г., 1,229,000 пуд. въ 1900 г., 1,470,900 пуд. въ 1899 г., 1,358,400 пуд. въ 1898 г., 1,295,221 пуд. въ 1897 г., 1,422,300 пуд. въ 1896 г. и 1,157,835 пуд. въ 1895 г. Съ другой стороны Ревель получилъ изъ-за границы въ 1902 г. :



29,899 пуд. противъ 22,299 пуд. въ 1901 г., 20,800 пуд. въ 1900 г., 24,286 пуд. въ 1899 г., 14,773 пуд. въ 1898 г., 12,223 пуд. въ 1897 г., 21,652 пуд. въ 1896 г., 9,119 пуд. въ 1895 г. и 11,493 пуд. въ 1894 г.

Въ Либаву, получившую въ 1902 г. изъ-за границы 2,069 пуд. противъ 995 пудовъ въ 1901 г., поступили изъ Крыма слѣдующія количества соли: въ 1902 г. — 546,768 пуд., въ 1901 г. — 1,270,490 пуд., въ 1900 г. — 429,930 пуд., въ 1899 г. — 1,040,055 пуд., въ 1898 г. — 651,701 пуд., въ 1897 г. — 203,934 пуд., въ 1896 г. — 1,111,897 пуд. и въ 1895 г. — 550,664 пуд.

О привозѣ Крымской соли въ С.-Петербургъ данныхъ мы не имѣемъ. Ввозъ заграничной соли въ столицу составилъ въ 1900 г.\*) лишь 378 пуд. противъ 13,594 пуд. въ 1899 г.

По официальнымъ даннымъ вообще въ Россію съ 1898 г. ввозилось изъ-за границы:

1898 :	614,000	пуд.
1899 :	538,000	"
1900 :	567,000	"
1901 :	415,000	"
1902 :	588,000	"

Слѣдовательно ввозимое въ Россію количество заграничной соли все еще составляетъ почти 600,000 пудовъ, хотя въ ней имѣются почти неисчерпимыя богатства соли, въ особенности въ южной Россіи, въ которой добывалось въ 1900 г.  $63\frac{1}{2}$  милліона пудовъ (морской, каменной и вываренной соли).

Изъ другихъ важныхъ предметовъ ввоза отмѣтимъ еще слѣдующія :

	Сѣра пуд.	Копра пуд.	Мѣль пуд.
1887 :	102,979 $\frac{1}{2}$	264,821 $\frac{1}{2}$	1,965,892
1888 :	76,076 $\frac{1}{2}$	402,669 $\frac{1}{2}$	1,923,357 $\frac{1}{2}$
1889 :	144,309 $\frac{1}{2}$	90,569	1,590,231 $\frac{1}{2}$
1890 :	135,403	100,979	2,499,697
1891 :	135,227	133,548	1,943,307
1892 :	138,433 $\frac{1}{2}$	158,861	1,415,416 $\frac{1}{2}$
1893 :	121,382	181,094	2,985,504
1894 :	132,548 $\frac{1}{2}$	198,235 $\frac{1}{2}$	2,444,932
1895 :	128,025 $\frac{1}{2}$	152,224	2,775,678
1896 :	97,329	164,087 $\frac{1}{2}$	3,201,137
1897 :	104,147	97,456	3,037,741
1898 :	105,445 $\frac{1}{2}$	166,699	3,675,151
1899 :	189,684	133,484 $\frac{1}{2}$	4,891,471 $\frac{1}{2}$
1900 :	186,374 $\frac{1}{2}$	171,421 $\frac{1}{2}$	4,345,836
1896—1900 :	136,596	147,230	3,830,267 средн. числ.
1901 :	158,344 $\frac{1}{2}$	151,411 $\frac{1}{2}$	4,152,487
1902 :	125,251	271,948 $\frac{1}{2}$	2,716,405 $\frac{1}{2}$

\*) Данныя за 1901 и 1902 гг. еще не опубликованы.

	Гумми (каучукъ и гуттаперча)	Глина	Мет. руды
	пуд.	пуд.	пуд.
1887 :	4,035 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	610,607	727 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
1888 :	4,786 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	666,631	8,426 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
1889 :	7,403 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	465,948 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	16,930 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
1890 :	12,146	741,786 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	1,469 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
1891 :	14,866 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	771,455 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	36,860 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
1892 :	33,820	784,411	263,770
1893 :	42,391 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	945,861 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	350,900 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
1894 :	48,212	1,217,419	501,154
1895 :	43,081 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	975,889 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	413,093 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
1896 :	56,787	931,538	282,761
1897 :	52,571 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	1,359,865	569,963 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
1898 :	92,242 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	1,277,396 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	861,937 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
1899 :	113,819 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	1,567,468	750,200 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
1900 :	71,178 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	1,965,926 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	812,080 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
1896—1900 :	77,320	1,420,439	646,389 средн. числ.
1901 :	92,131 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	1,657,450	942,645 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
1902 :	104,364 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	1,511,299 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	772,528 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>

Обнаруживающееся за отчетный годъ уменьшеніе ввоза сѣры (приблизительно на 33,000 пудовъ) объясняется тѣмъ, что кругъ потребителей сего товара сталъ немного уже, по тойже причинѣ довольно значительно уменьшился также ввозъ сѣрнаго колчедана, который обрисуетъ въ нижеслѣдующей таблицѣ. Ввозъ сѣры въ С.-Петербургъ гораздо обшириѣе, а именно въ 1900 г.\*) 527,503 пуда противъ 513,255 пудовъ въ 1899 г., 507,381 пуда въ 1898 г. и 603,428 пудовъ въ 1897 г. Ввозъ Ревеля поднялся въ отчетномъ году, составивъ 71,075 пудовъ противъ 38,358 пуд. въ 1901 г., 1,582 пуд. въ 1900 г., 50,493 пуд. въ 1899 г. и 10,452 пуд. въ 1898 г.

Ввозъ Либавы едва заслуживаетъ упоминанія: въ 1902 г. — 2,003 пуда, въ 1901 г. — 846 пудовъ, въ 1900 г. — 471 пудъ и въ 1899 г. — 364 пуда.

Главнымъ поставщикомъ сѣры является островъ Сицилія.

Существенно увеличился въ отчетномъ году ввозъ копры, а именно круглымъ числомъ на 120,000 пудовъ противъ 1901 г. Гораздо обшириѣе нашего ввоза копры ввозъ С.-Петербурга и Либавы; а именно въ С.-Петербургъ въ 1900 г.\*) ввозилось 681,137 пудовъ противъ 773,717 пудовъ въ 1899 г. и 794,404 пудовъ въ 1898 г.,

\*) Свѣдѣнія за 1901 и 1902 гг. пока еще не опубликованы.

тогда какъ Либавъ получила въ 1902 г. — 699,193 пуда, въ 1901 г. — 728,713 пудовъ, въ 1900 г. — 518,926 пудовъ, въ 1899 г. — 419,690 пудовъ и въ 1898 г. — 510,906 пудовъ. Ревель напротивъ имѣетъ меньшее значеніе, общіая въ 1902 г. — 171,224 пуда противъ 70,830 пуд. въ 1901 г., 71,438 пуд. въ 1900 г., 11,936 пуд. въ 1899 г. и 32,038 пуд. въ 1898 г.

Ввозъ мѣла въ Ригу въ отчетномъ 1902 году въ сравненіи съ предшествующимъ годомъ уменьшился почти на  $1\frac{1}{2}$  милліона пудовъ, равнымъ образомъ уменьшился ввозъ глины (на 146,000 пудовъ). Ввозъ мѣла въ С.-Петербургъ составилъ въ 1900 г.\*) 941,939 пудовъ противъ 650,145 пуд. въ 1899 г. и 1,022,363 пуд. въ 1898 г., тогда какъ глины ввезено было въ столицу въ 1900 г.\*) 1,413,177 пудовъ противъ 1,703,932 пудовъ въ 1899 г. и 1,716,434 пуд. въ 1898 г. Сравнительно очень незначительны цифры ввоза въ Ревель и въ Либаву, а именно ввезено было въ Ревель въ 1902 г. — 77,402 пуд. глины (въ 1901 г. — 141,387 пуд.) и 1,625 пуд. мѣла (въ 1901 г. — 1,705 пуд.), а въ Либаву 7,918 пуд. глины (въ 1901 г. — 19 пуд.) и 15,166 пуд. мѣла (въ 1901 г. 1,761 пуд.).

Ввозъ сыраго гумми (каучука и гутаперчи) въ Ригу въ отчетномъ году былъ довольно значителенъ и обширнѣе, чѣмъ во всѣ предшествовавшіе годы, за исключеніемъ 1899 г., въ которомъ ввезено было около 9,000 пудовъ больше. Собственно въ сравненіи съ 1901 г. ввозъ отчетнаго года былъ на 12,000 пудовъ больше.

С.-Петербургъ, имѣющій, какъ и Рига, значительную резиновую промышленность, получила крупныя количества сыраго гумми (въ 1900 г.\*) — 113,023 пуда, въ 1899 г. — 120,423 пуда и въ 1898 г. — 107,678 пудовъ).

Ввозъ металлическихъ и минеральныхъ рудъ въ Ригу распредѣлился по отдѣльнымъ сортамъ слѣдующимъ образомъ:

	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902
	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.
Желѣзная руда. . .	3,072	4,595	63,497	1,221	21,311	8,691	5,265
Марганцовая руда .	23,591	28,672	89,555	66,389	27,789	1,512	6,364
Сѣрный колчеданъ .	254,246	535,549	660,050	680,350	760,581	930,261	757,296
Особо не пом. руды	1,851	1,147	3,834	2,240	2,398	2,181	3,603
Всего	282,760	569,963	816 936	750,200	812,079	942,645	772,528

Слѣдовательно ввозится преимущественно сѣрный колчеданъ, потребляемый нашею развитою химическою промышленностью.

Ввозъ металлическихъ и минеральныхъ рудъ въ Ревель и Либаву совершенно ничтоженъ (въ Ревель въ 1902 г. — 270 пудовъ противъ

\*) Свѣдѣнія за 1901 и 1902 гг. еще не опубликованы.



193<sup>1</sup>/<sub>2</sub> пуд. въ 1901 г., въ Либаву въ 1902 г. — ни одного пуда, въ 1901 г. — 1225 пудовъ).

По даннымъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ въ Россію въ послѣднія пять лѣтъ ввозились слѣдующіи количества выше перечисленныхъ товаровъ:

	1898	1899	1900	1901	1902
	въ пудахъ				
Копра . . . .	2,114,000	2,030,000	2,287,000	2,555,000	2,904,000
Мѣлъ сырой . .	3,462,000	5,300,000	4,887,000	4,504,000	3,695,000
Каучукъ и гута- перча въ сыромъ видѣ . . . .	220,000	313,000	262,000	336,000	321,000
Сѣра сырая . . .	1,055,000	1,240,000	1,285,000	1,084,000	960,000
Глина . . . .	4,123,000	4,568,000	4,622,000	4,638,000	4,592,000

Изъ перечисленныхъ предметовъ въ отчетномъ году въ сравненіи съ 1901 годомъ увеличился только ввозъ копры, а именно приблизительно на 350,000 пудовъ. Ввозъ всѣхъ остальныхъ товаровъ уменьшился, а именно сыраго мѣла круглымъ числомъ на 800,000 пудовъ, каучука на 15,000 пуд., сырой сѣры на 124,000 пуд. и глины на 46,000 пудовъ

Въ заключеніе, по примѣру прежнихъ лѣтъ, мы должны замѣтить относительно направленія нашей внѣшней торговли, что приведенныя въ настоящемъ отчетѣ страны, поставляющія намъ товары, не всегда тождественны со странами производства этихъ товаровъ: первыя часто являются лишь транзитными пунктами. Точное опредѣленіе областей производства отдѣльныхъ товаровъ, къ намъ ввозимыхъ, выходитъ въ статистическомъ отношеніи изъ предѣловъ возможнаго. Нельзя также вполне точно указать всѣ страны назначенія экспортируемыхъ нами товаровъ въ виду того, что дальнѣйшая пересылка товаровъ изъ заграничныхъ портовъ, въ которые они по заявленію въ таможи вывезены, не можетъ уже служить предметомъ точныхъ изысканій съ нашей стороны.

Число прибывшихъ въ Рижскій портъ судовъ:\*)

1898:	1,965	суд.	вмѣстим.	610,929	ласт.
1899:	1,911	"	"	585,926	"
1900:	1,896	"	"	556,320	"
1901:	1,839	"	"	534,388	"
1902:	1,787	"	"	535,386	"

\*) За исключеніемъ судовъ, не служившихъ цѣлымъ товарнаго сообщенія.

въ томъ числѣ съ балластомъ:

1898:	671	суд. вмѣстим.	280,823	лост.
1899:	504	" "	196,811	"
1900:	498	" "	183,251	"
1901:	492	" "	180,721	"
1902:	495	" "	192,670	"

или, въ процентахъ общаго числа, приходило съ балластомъ:

1898:	46,0	%
1899:	33,4	"
1900:	32,9	"
1901:	33,8	"
1902:	36,0	"

Число и общая вмѣстимость прибывшихъ пароходовъ усматриваются изъ слѣдующей таблицы:

1898:	1,632	парох. вмѣстим.	567,867	лост.
1899:	1,619	" "	552,161	"
1900:	1,553	" "	513,066	"
1901:	1,525	" "	499,659	"
1902:	1,482	" "	501,223	"

Такимъ образомъ число лостовъ пароходовъ находится въ слѣдующемъ процентномъ отношеніи къ общей суммѣ лостовъ:

1898:	93,0	%
1899:	93,8	"
1900:	92,2	"
1901:	93,5	"
1902:	93,6	"

Суда плавали подъ флагомъ слѣдующихъ государствъ:

	1898	1899	1900	1901	1902
Россіи . . . . .	525	560	612	607	549
Германіи . . . . .	381	375	405	418	401
Швеціи . . . . .	185	144	177	164	150
Норвегіи . . . . .	126	123	135	98	88
Даніи . . . . .	297	326	228	243	292
Голландіи . . . . .	16	6	17	15	16
Бельгіи . . . . .	4	3	12	6	6
Франціи . . . . .	3	2	2	2	1

	1898	1899	1900	1901	1902
Англії . . . . .	425	368	303	279	279
Австрії . . . . .	1	1	—	—	—
Італії . . . . .	—	2	—	—	1
Іспанії . . . . .	2	1	5	6	4
Бразилії . . . . .	—	—	—	1	—
	1965	1911	1896	1839	1787

Первый пароходъ пришелъ 1 января, первое парусное судно — 19 апрѣля. Официальное открытіе навигаціи и вскрытіе рѣки послѣдовало 27 апрѣля 1902 г.



## Приложенія.



# Рижскій экспортъ моремъ

съ 1 январа по 31 декебря.

	1901	1902		1901	1902
Азбестъ . . . . .	4399 пуд.	—	Гудронъ . . . . .	— пуд.	41191
Азбестовые товары . .	— "	1	Гумми, сырое . . . . .	— "	3460
Анисовое масло . . . .	95 "	75	„ старое . . . . .	— "	739
Аппараты . . . . .	— "	56	Двери . . . . .	— "	84
Аптекарскіе товары . .	— "	989	Деготь (березовый) . . .	5058 "	—
Бочарныя издѣлія . . .	— "	28	Джуть . . . . .	— "	69
Бочки порожнія . . . .	86 "	325	Дичь и птицы . . . . .	91181 "	253160*)
Брезенты . . . . .	— "	16	„ „ „ . . . . .	6 ящ.	—
Бумага . . . . .	15 "	—	„ „ „ . . . . .	314 корз.	—
Бумажныя издѣлія . . .	— "	142	Домашнія вещи . . . . .	— пуд.	2977
Бумага противъ наеѣ-			Дробина . . . . .	6530 "	—
комыхъ . . . . .	— "	12	Дубильныя вещества . . .	— "	15
Бульонъ . . . . .	33 "	—	Желтокъ . . . . .	4802 "	9766
Гѣлокъ . . . . .	1395 "	1792	Желѣзо . . . . .	— "	86
Вазелиновое масло . . .	— "	233	желѣзный товаръ . . . .	10 "	861
Варенье . . . . .	— "	10	Жестъ . . . . .	— "	206
„ . . . . .	2 мѣст.	—	Жестяные отрэзки . . . .	— "	2777
„ . . . . .	3 ящ.	—	Животные:		
Вата . . . . .	— пуд.	7	Гуси . . . . .	9000 шт.	—
Велисопеды и части ихъ	— "	17	Собаки . . . . .	4 "	1
Вино . . . . .	15 "	57	Лошади . . . . .	3189 "	2609
Виноградъ . . . . .	— "	4	Овцы . . . . .	5 "	—
Водка сладкая . . . . .	11402 1/2 "	18315	Перепела . . . . .	10 клѣтокъ	—
Войлокъ . . . . .	— "	129	„ . . . . .	— шт.	38500
Волосъ:			Козы . . . . .	1 "	—
Конскія гривы . . . . .	899 "	3997	Разныя . . . . .	— "	2
„ хвосты . . . . .	1317 "	—	Жмыхи:		
Конскій волосъ . . . . .	7140 "	11105	Кокосовыя . . . . .	— "	28537
Верблюжій волосъ . . .	16752 "	7760	Копылянныя . . . . .	— "	266533
Коровій и козій волосъ	16631 "	19741	Льяныя . . . . .	2863587 "	2370783
Щетина . . . . .	5803 "	6579	Рапсовыя . . . . .	— "	11811
Вѣсы . . . . .	12 "	—	Подсолнечныя . . . . .	— "	105781
Галоши, новыя . . . . .	— "	36391	Золотыя опилки . . . . .	— "	47
„ старыя . . . . .	— "	101961	Извѣсть . . . . .	— "	14
Гильзы . . . . .	150 ящ.	—	Изюмъ . . . . .	2 "	—
„ . . . . .	— пуд.	128	Икра . . . . .	329 "	363
Глина . . . . .	20120 "	84094	Инструменты музыкаль-		
Глиняныя черепки . . .	27096 "	—	ныя . . . . .	— "	87
Глицеринъ . . . . .	3123 "	3431	Инструменты разныя . .	— "	41
Горчица . . . . .	13 "	26	Камни . . . . .	— "	522
Грибы . . . . .	— "	51	Камышъ . . . . .	— пуд.	101
Губка . . . . .	25 "	1	Канаты, новыя . . . . .	— "	59

\*) Въ цудахъ брутто.



	1901	1902		1901	1902
Канаты, старые .....	2035 пуд.	671	Клепка дубовая .....	— шт.	86114
Кисти .....	21 "	2	Ботсмачты .....	13882 "	22892
Кишки .....	5855 "	4567	Стропила и жерди ..	285147 "	247693
Кишинецъ .....	15 "	613	Питропсы .....	2962636 "	3062385
Клей .....	958 "	596	Дрова .....	4127 саж.	6302 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Клеенка .....	24 "	42	Дрань .....	8405 "	8610 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Книги и картины .....	— "	2018	Слипера, острокантные	2163433 шт.	1873096 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Ковры .....	— "	12	" круглые .....	20467 "	57225
Кожа .....	582 "	204	Мурлаты, сосновые ..	58165 "	68172
Кожанный товаръ .....	49 "	55	" еловые .....	41059 "	42324
Кожанные отръзки .....	— "	2396	" берез., ольх. и др.	— "	512
Кожи и шкуры:			Ящичные дощечки ..	— "	814
Конскія .....	9039 "	96879	Крестовины .....	49 "	2
Воловья .....	5399 "	7520	Древесная проволока.	203101 пуд.	314931
Лосинья .....	37 "	56	" шерсть .....	— "	200
Телячьи, овечьи, козьи	279579 "	383800	Деревянные товары ..	115 "	912
Барсучьи .....	191 "	46	" " " "	1 ящ.	—
Кроликовые .....	11 "	—	" " " "	3 мѣста	—
Заячьи .....	2914 "	3878	Рукоятки для кирокъ	1735 шт.	—
Оленьи .....	— "	108	Колесные спицы .....	136681 "	61015
Собачьи .....	612 шт.	11	Лопаты .....	220 шт.	—
Медвѣжьи .....	3 "	2	" .....	— пуд.	50
Кокосовый ломъ .....	10089 "	697	Столбы .....	— шт.	5
Колопальные товары ..	— "	10	Рѣшетины, березовые		
Кондитерскіе товары ..	— "	90	1—1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> " .....	— "	133484
Консервы .....	— "	209	Целлулоз. тѣсъ, метр.		
" .....	59 ящ.	—	дл. .....	— "	4488
Конфеты .....	6 "	—	Целлулоз. тѣсъ, саж.		
Корнить .....	73 пуд.	91	дл. .....	— "	2042
Костяный уголь и зола	22136 "	32231	Дощечки для цементн.		
Костяная мука .....	3980 "	34828	бочекъ .....	1200 "	320330
Котлы .....	— "	122	Обручи .....	— пуд.	277
Краски .....	— "	142	Мамагловые клыки .....	— "	69
Кровяное удобренье ..	— "	1224	Манна .....	— "	21
Лакъ .....	138 "	123	Мапуфактурные товары	— "	17
Ленъ .....	2818931 "	3929573	Масло:		
Льняная пакля .....	302274 "	130481	Коровье .....	760779 "	1090444*)
" пряжа .....	1325 "	1666	Льняное .....	2221 "	1177
Линолеумъ .....	70 "	—	Бакуинъ .....	275539 "	307668
Ликоподіумъ .....	232 "	702	Разное .....	89 "	—
Липовый цвѣтъ .....	10 "	321	Машины .....	— "	398
Лосинья головы .....	1 шт.	—	Машиныя части .....	— "	4735
Лукъ .....	— пуд.	615	Машины пишущія .....	— "	2
Лыко .....	455 "	—	Мастика .....	9 "	—
Лѣсъ:			Мебель .....	200 "	1604
Шпиры .....	974 шт.	865	Металлическіе товары	— "	74
Бревна, сосновые .....	50884 "	126089	" обръзки .....	3139 "	32S1
" еловые .....	248795 "	305513	Москательный товаръ ..	1449 "	441
" берез., ольх. и др.	186519 "	229372	Мука, разная .....	110 "	—
Чурбаны, разные .....	64655 "	6446	" пшеничная .....	— "	25
Доски 1—2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> " .....	8458734 "	11320781	Мѣдныя опилки .....	484 "	8
" 3" .....	4726122 "	6163021	Мѣлъ .....	— "	1
" свыше 3" .....	11460 "	16984	Мѣха .....	1 "	50
Брусья, сосновые .....	24185 "	25014	Мѣшки .....	— "	189
" еловые .....	26276 "	22230	" .....	410 шт.	—
" берез., ольх. и др.	— "	11717	Мясо .....	4363 пуд.	27005*)
Вашиость, кроиъ .....	248 "	10	Мыло .....	111 "	129
Пиновка .....	11929 "	5585	Нафталинъ .....	— "	63
Бочечныя клепки, дубовыя	419927 "	1244600	Никелевыя обръзки ..	— "	18
Бочечн. клепки, дубов.	24 мѣста	—	Образцы и пробы:		
" " осиновыя	— шт.	112908	Деревянные .....	— шт.	10
			Другія .....	— пуд.	37

\*) Въ пудахъ брутто.

	1901	1902		1901	1902
Обрѣзки бѣлой кожи ..	848	8856	Санитонигъ.....	583 пуд.	161
Обувь.....	—	11	Сбруя конская.....	—	10
Олифа.....	—	14	Свинецъ.....	—	13
Оловянная зола.....	37	61	Свинцовая зола.....	—	407
Оловянные обрѣзки....	—	125	Свѣчи.....	4	15
Органы.....	—	19	<b>Сельди</b> .....	—	46
<b>Орѣхи</b> .....	—	11	Сепараторы.....	—	792
Отруби.....	157619	84000	Сивушное масло.....	—	130
Папиросы.....	12 ящ.	—	Сигары.....	1 ящ.	—
„.....	— пуд.	198	Сиреневый цвѣтъ.....	136 пуд.	128
Парусина.....	22	—	Скинидаръ.....	12215	41463
Парафинъ.....	—	38	Сметана.....	—	42
Пассажиръскія вещи....	—	2004	<b>Смола</b> .....	—	1039
Пенька.....	570982	573265	<b>Солодъ</b> .....	122	—
Пеньковая пакля.....	40091	180003	Солодковый корень....	—	9378
„ пряжа.....	82652	89189	Стекло оконное.....	—	13
Перо: Постельное.....	2301	5390	Стекланные издѣлія...	—	41
„ Пухъ.....	36	668	Стальные обрѣзки.....	—	984
Перья стальные.....	—	35	<b>Сукно</b> .....	—23	49
„ „.....	17 ящ.	—	<b>Сурьма</b> .....	217	—
Песокъ.....	— пуд.	49	<b>Сыръ</b> .....	52	4575*)
„ серебрянный.....	—	653	<b>Сѣмена:</b>		
Печатная издѣлія.....	—	47	Анисовое.....	13178	26411
Пиво.....	25	49	Посѣвное льняное...399903 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	—	465903
<b>Платья и бѣлье</b> .....	—	18	Выбойное.....	349635	1111855
Полотно.....	293	—	Конопляное.....	11053	10004
Поталгъ.....	1775	—	Высѣвки.....	2293	—
Припасы съѣстные.....	5	97	Рѣжичное.....	26118	56501
Пробочныя издѣлія....	9	131	Кормовыя.....	—	1672
Пробковое дерево.....	234	—	<b>Травное</b> .....	4824	12361
Пробковыя стружки....	115490	73227	Огуречное.....	155	186
Пробковыя изоляціонныя			Клеверное.....	1405	184
плиты.....	2266	3753	Тминное.....	23	—
Проволочныя издѣлія..	—	18	Горчичное.....	—	135
Птичьи шкурки.....	1379	—	Подсолнечное.....	1756	5469
„ перья.....	29	547	Тимофѣево.....	5147	3744
„ крылья.....	—	29	Иѣсное.....	109	32
Пузыри.....	16	—	Цытверное.....	—	2427
<b>Разные товары</b> .....	77	7	<b>Сѣно</b> .....	595	—
„ „.....	6 ящ.	—	Сѣрный цвѣтъ.....	—	169
Растенія живыя и цвѣточ-			Табакъ.....	15421	2308
ныя луковицы.....	— пуд.	882	„.....	1 ящ.	—
Резиновые товары.....	24305	493	Табачныя издѣлія....	— пуд.	117
„ „ старые.....	84429	—	„.....	4 ящ.	—
Резиновыя шины.....	4 мѣста	—	Телячьи желудки.....	54 пуд.	119
„ обрѣзки.....	— пуд.	50	<b>Торфъ</b> .....	11	9
Ремесленныя орудія....	—	94	<b>Травки</b> .....	76	2002
Рожки ржаные.....	2	39	<b>Трипъ</b> .....	6878	5543
Рого.....	—	38	Угары хряща.....	155312	70750
„.....	24 ящ.	—	Уголь древесный.....	—	42
Рогъ и роговые отбросы	5488 пуд.	3783	„ каменный.....	—	4
Роговая мука.....	—	2851	Уксусъ.....	—	4
Рогожи.....	24917	29592	Фарфоровыя товары...	1	—
„.....	48059 шт.	—	Фаянсовые товары.....	147	—
Ромашка.....	— пуд.	1189	Фонари.....	—	6
Руды:			Фрукты.....	—	34
Желѣзняя.....	—	311753	Химическіе продукты..	—	1
Мѣдная.....	—	133	Хлопокъ.....	—	3
Особо не поименованн.	—	12	Хлопчато-бумаж. издѣлія	—	4
Рыба.....	3192	6727	<b>Хлѣбъ:</b>		
Рыболовные снаряды....	—	658	Пшеница.....	1965820	392843
Сало.....	—	493	Рожь.....	4450842	1989494

\*) Въ пудахъ брутто.

	1901	1902		1901	1902
Кукуруза .....	—	пуд. 73930	Чугунныя опилки .....	—	пуд. 9
Ячмень .....	1053536	" 1306579	Чугунныя издѣлія .....	—	" 108
Овесъ .....	2479062	" 3039873	Шампанское .....	—	" 48
Горохъ .....	93879	" 8443	Шеллакъ .....	—	" 10
Бобы .....	15960	" 7312	Шерсть .....	20760	" 22951
Чечевица .....	712 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	" 1739	Шерстяная пряжа .....	—	" 26
Вика .....	7740	" 2195	Шерстяныя издѣлія .....	—	" 2
Гречиха .....	6876 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	" 52640	Шинки еловыя .....	—	" 126
Гречневая крупа .....	—	" 748	Шлаки .....	59163	" 49963
Хмель .....	16	" 5567	Шпанскія мушки .....	67	" 229
Целлулоидъ .....	—	" 1551	Шпатъ тяжелый .....	1	" —
Целлюлоза .....	—	" 10842	Щетки .....	—	" 83
Цементъ .....	—	" 8	Щетки зубныя .....	—	" 6
Пикорій .....	106	" 142	Экипажи и части ихъ .....	—	" 74
Цинковая бѣлила .....	—	" 87	Яблоки .....	22170	" 1628
Цинковый пепелъ .....	—	" 225	Ягоды .....	684	" 14163
Чай .....	5	" 7	Яйца .....	2152949	" 3121603*)
Черпильныя орѣхи .....	1872	" —	Ящики порожныя .....	—	" 40

\*) Въ пудахъ брутто.



# Рижскій импортъ моремъ важнѣйшихъ товаровъ \*).

Съ 1-го января по 31-ое декабря.

	1901	1902		1901	1902
Бочечныя части.....	14484 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	пуд. 55654 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	Мѣлъ, необработанный		
Вино .....	25337 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	„ 26930	и перемолотый .....	4152487	пуд. 2716405 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Воскъ .....	20310	„ 16174 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	Поташъ.....	7670	„ 4814
Глауберова соль.....	10239	„ 5324	Пробковое дерево, не въ		
Глина.....	1657450	„ 1511299 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	дѣлѣ.....	374349	„ 454223 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Гумми .....	92131 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	„ 104364 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	Рисъ .....	108163 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	„ 129729 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Желѣзо не въ дѣлѣ ...	291914 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	„ 153443	Руды металлическія....	942645 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	„ 772528 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Желѣзнодорожн. рельсы	23625	„ 2633	Свинецъ .....	182287	„ 219534
Желѣзнодорожн. принад-			Селитра .....	115427	„ 140877
лежности .....	6122	„ 6585	Сельди .....	627291	„ 633542
Каменный уголь.....	22920250	„ 24364936 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	Сигары .....	152 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	„ 113
Кварцъ .....	112393 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	„ 128321 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	Смола.....	262702	„ 223617 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Кириичъ .....	400815	„ 408163	Сода.....	48950 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	„ 41430
Коксъ .....	906715 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	„ 644112 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	Соль.....	8855	„ 14570 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Копра .....	151411 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	„ 271948 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	Сталь не въ дѣлѣ.....	315437 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	„ 245397
Кофе .....	40559	„ 48254	Сѣра .....	158344 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	„ 125251
Красильное дерево въ			Удобрительн. вещества**) 2784577 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	„ 8199291	
полѣвняхъ и тертое	1304393 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	„ 1037599	Хмель.....	5178	„ 4038 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Масло растительное....	23722	„ 16743	Хлопокъ сырецъ .....	509706	„ 645867
Машины, сельско-хозяй-			Чай .....	854	„ 182570
ственныя .....	51882 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	„ 63563	Чугунъ не въ дѣлѣ ...	74265	„ 45768
Машины, промышленныя	330650	„ 327924	Шампанское .....	15571	„ 7735
Машинныя части.....	574680	„ 661888 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	Шпатъ.....	403654	„ 229415

\*) Въ нашемъ распоряженіи въ настоящее время еще не имѣется данныхъ о **всѣхъ** ввози-  
мыхъ черезъ нашъ портъ товарахъ.

\*\*) Включая сырые фосфаты.



# Отчетъ

## РИЖСКАГО БИРЖЕВОГО КОМИТЕТА

### о доходахъ и расходахъ

за 1902 годъ.

---

І отдѣлъ.

Запасный капиталъ  $\frac{1}{6}\%$  сбора съ цѣны привозныхъ и отпускныхъ товаровъ.

Окончательный расчетъ.

Къ 31 Декабря 1901 г. осталось Руб. 259,342 03

Дополнительно поступило сбора

за 1901 г. . . . . „ 1,642 04

Итого . . . Руб. 260,984 07

Согласно предложенію Отдѣла Торговаго Мореплаванія Министерства Финансовъ отъ 27 Мая 1902 г. за № 3594 изъ вышеозначенной суммы

1) отпущено кассѣ портовыхъ сборовъ на покрытіе разныхъ расходовъ . . . Руб. 82,578 37

2) отослано въ С.-Петербургское Главное Казначейство остатокъ запаснаго капитала въ . . . . . „ 178,405 70

Общій расходъ . . . Руб. 260,984 07

## II отдѣлъ.

## Касса по портовымъ сборамъ.

## А. Приходъ.

1) Отъ Комитета по портовымъ дѣламъ :			
а) на уплату процентовъ и погашеніе по займамъ, заключеннымъ на постройку биржевого дома . . . .	Руб.	20,750 —	
б) на устройство средняго свайнаго ряда . . . . .	"	1,320 —	
в) субсидія навигаціонному училищу за $\frac{1}{2}$ года. . .	"	2,500 —	
г) субсидія на содержаніе спасательныхъ станцій . . .	"	2,000 —	
д) на регулированіе окончательнаго расчета по постройкѣ плавучаго дока .	"	38,008 37	
е) на окончаніе постройки береговыхъ укрѣпленій у плавучаго дока . . . .	"	18,000 —	Руб. 82,578 37
2) на расходы дноуглубительныхъ работъ за I полугодіе 1902 . . . . .	Руб.	95,000 —	
на содержаніе дамбъ и береговыхъ укрѣпленій за I полугодіе 1902 . . . . .	"	10,000 —	" 105,000 —
3) доходы съ 10 тоннаго крана за 1901 г. . . . .	Руб.	424 22	
доходы съ 10 тоннаго крана за 1902 г. . . . .	"	1,110 50	" 1,534 72
4) отъ Рижскаго портового управленія на содержаніе Больдерааской карантинной больницы . .	"	257 —	
5) ссуда изъ кассы Биржевого общества . . . .	"	87,155 29	
			Руб. 276,525 38

## Б. Расходъ.

1) а) На уплату процентовъ и погашеніе по займамъ, заключеннымъ на постройку биржевого дома . . . .	Руб.	20,750 —
---	------	----------



б) Устройство сред- няго свайнаго ряда . . . . Р.	1,215 50		
возвращено Ко- митету по пор- товымъ дѣламъ наличными . . . . "	104 50	Р.	1,320 —
в) Субсидія навигаціонной школѣ за I полугодіе 1902 г. . . . . "			2,500 —
г) Субсидія на содержаніе спасатель- ныхъ станцій . . . . . "			2,000 —
д) Погашеніе остатка займа по по- стройкѣ плавучаго дока . . . . "			38,008 37
е) Береговые укрѣп- ленія у плаву- чаго дока. . . . Р.	17,734 40		
возвращено Ко- митету по пор- товымъ дѣламъ наличными день- гами . . . . . "	265 60	"	18,000 —
		Р.	82,578 37
2) а) На производство землечерпатель- ныхъ работъ . Р.	178,701 23		
за вычетомъ до- ходовъ за про- данный грантъ, старья цѣпи и т. д. . . . . "	2,871 95	Р.	175,829 28
б) ремонтъ морскихъ дамбъ . . . . . "	15,540 20	"	191,369 48
3) Ремонтъ таможеннаго подъемнаго крана и рельсоваго пути . . . . . "			2,320 53
4) Расходы и содержаніе Больдерааской карантинной больницы . . . . . "	257 —		
		Руб.	276,525 38

## III отдѣлъ.

Добровольные взносы членовъ биржевого общества, проценты съ принадлежащихъ сему обществу капиталовъ и доходы съ биржевыхъ учреждений.

## А. Приходъ.

1) Доходы съ биржевого дома:		
а. сборъ съ лицъ, посѣщающихъ биржу . . . . .	Руб. 5,496 —	
б. за отданныя въ наемъ помѣщенія . . . . .	„ 4,970 —	
в. аукціонный сборъ . . . . .	„ 21 50	
г. телефонный сборъ. . . . .	„ 40 35	
		Руб. 10,527 85
2) Доходы съ дома Рижскаго Коммерческаго училища	„ 2,618 —	
3) Доходы съ зимней гавани:		
а. сборъ съ судовъ и плотовъ	Руб. 2,477 87	
б. поземельныя деньги . . . . .	„ 302 15	
в. наемная плата за мѣста, отданныя подъ складъ каменшаго угля, а равно за амбаръ, лавку, жилыя помѣщенія и сѣнокосъ . . . . .	„ 2,388 73	
		Руб. 5,168 75
4) Доходы съ пароходовъ Биржевого Комитета за буксировку и ледакольные работы . . . . .	„ 68,915 —	
5) Сборъ съ членовъ Биржевого Общества (по 10 р. въ годъ) . . . . .	„ 1,690 —	
6) Проценты съ основнаго капитала Биржевого Банка . . . . .	„ 5,000 —	
7) Дивидендъ съ акцій общества кораблеподъемнаго дока и машиностроительнаго завода . . . . .	„ 800 —	
8) Дивидендъ съ акцій общества центральной складки . . . . .	„ 500 —	
9) Штрафныя деньги за несвоевременное посѣщеніе биржи . . . . .	„ 1,850 44	
10) Доходъ съ амбара Биржевого Комитета . . . . .	„ 2,000 —	

11) Доходъ съ подъемныхъ крановъ и водолазнаго снаряда:		
а. съ подъемнаго крана на Андреевской дамбѣ . . .	Руб.	1,659 64
б. съ подъемнаго крана въ Мюльграбенѣ . . . . . „		20 —
в. съ водолазнаго снаряда . . . . . „		50 —
	Руб.	1,729 64
12) Доходы съ Вѣстника Рижской Биржи . . . . . „		5,141 85
13) Доходы желѣзнодорожнаго отдѣленія Биржевого Комитета . . . . . „		4,676 87
14) Доходы Больдерааскаго телеграфа . . . . . „		400 —
15) Плата за отданные въ наемъ земельные участки на Кипенгольмѣ . . . . . „		6,957 33
16) Прибыль отъ каменноугольнаго склада . . . . . „		1,330 26
17) Приплата изъ прибыли Биржевого Банка . . . . . „		223,320 20
	Руб.	342,626 19

### Б. Расходъ.

1) Биржевой домъ:		
а. ремонтъ зданія . . . . .	Руб.	2,582 68
б. хозяйственные расходы . . . . . „		2,445 30
в. отопленіе и освѣщеніе . . . . . „		3,491 88
г. жалованье служащимъ . . . . . „		1,501 —
	Руб.	10,020 86
2) Зимняя гавань:		
а. жалованье служащимъ и расходы по управл. гаванью	Руб.	3,918 23
б. субсидія на содержаніе Больдерааскаго народн. училища . . . . . „		500 —
	„	4,418 23
3) Содержаніе пароходовъ Биржевого Комитета:		
а. жалованье служащимъ . . . . .	Руб.	19,048 47
б. ремонтъ судовъ и разныя издержки . . . . . „		32,015 14
	„	51,063 61
4) Содержаніе биржевого амбара: повинности, ремонтъ и разныя издержки . . . . . „		923 68
5) Содержаніе подъемныхъ крановъ и водолазнаго снаряда:		
а. подати крана въ Мюльграбенѣ . . . . .	Руб.	150 —



б. подъемнаго крана на Андреевской дамбѣ . . . . Руб.	80 55	
в) водолазнаго снаряда . . . . „	78 —	Руб. 308 55

## 6) Канцелярія Биржевого Комитета:

а. жалованье личному составу служащихъ, наемъ помѣщенія съ отопленіемъ . . Руб.	16,770 —	
б. печатныя изданія и объявленія въ газетахъ, канцелярскія потребности и разные мелкіе расходы . . „	3,703 59	
в. наприобрѣтеніе книгъ и газетъ „	785 14	„ 21,258 73

7) Пенсіи лицамъ, служившимъ въ учрежденіяхъ Биржевого Комитета, ихъ вдовамъ и сиротамъ „	4,326 —
---	---------

8) Расходы желѣзнодорожнаго отдѣленія Биржевого Комитета . . . . . „	12,498 55
--	-----------

## 9) Содержаніе торгово-статистическаго отдѣленія Биржевого Комитета:

а. жалованье служащимъ . . Руб.	4,220 —	
б. печатаніе статистическаго отчета о торговлѣ . . . . „	4,827 45	
в. канцелярскія потребности, составленіе вѣдомостей о вывозныхъ и привозныхъ товарахъ, прейскуранты и пр. „	2,488 05	„ 11,535 50

10) Печатаніе торговаго архива . . . . . „	2,697 08
--	----------

11) Изданіе Вѣстника Рижской биржи . . . . . „	12,708 58
--	-----------

12) Субсидія промышленной газетѣ . . . . . „	1,200 —
--	---------

13) „ Рижскому Политехническому Институту „	10,000 —
---	----------

14) „ на содержаніе при Политехническомъ Институтѣ опытной станціи . . . „	500 —
--	-------

15) „ промышленному училищу Рижскаго общества ремесленниковъ . . . . „	3,000 —
--	---------

16) „ Рижскому купеческому обществу . . . . „	600 —
---	-------

17) „ вспомогательной кассѣ для моряковъ . . . . „	500 —
--	-------

18) „ вспомогательной кассѣ для биржевыхъ маклеровъ . . . . . „	500 —
---	-------

19) Содержаніе Риги-Большерааскаго телеграфа . . . . „	162 08
--	--------

20) За торговля и курсовыя телеграммы, а равно телеграммы изъ Домеснеса, свѣдѣнія о торговлѣ, газеты и пр. . . . .	Руб.	3,784 46
21) Метеорологическія телеграммы изъ С.-Петербурга . . . . .	„	449 68
22) Передача телеграммъ въ Министерство Финансовъ со свѣдѣніями о цѣнахъ на хлѣбъ, морскихъ фрахтахъ и пр. . . . .	„	63 85
23) Субсидія вспомогательному обществу прикащиковъ . . . . .	„	1,000 —
24) Жалованье лоцъ-командиру . . . . .	„	1,000 —
25) За ледакольные работы на р. Двинѣ и на барѣ . . . . .	„	6,316 77
26) Посobie на содержаніе канцеляріи диспашера . . . . .	„	600 —
27) Жалованье контролеру надъ вывозимымъ за границу хлѣбомъ . . . . .	„	3,000 —
28) Плата за пользованіе телефоннымъ проводомъ . . . . .	„	610 —
29) За отвозку съ пароходовъ каменноугольной золы и содержаніе на р. Двинѣ ящиковъ для сыпки оной . . . . .	„	378 13
30) За перевозку таможенныхъ досмотрщиковъ въ Большераа . . . . .	„	100 —
31) Субсидія на содержаніе полицейскаго надзора въ Большераа . . . . .	„	360 —
32) Посobie вдовѣ браковщика мачтоваго лѣса . . . . .	„	240 —
33) Посobie тремъ браковщикамъ дубоваго лѣса . . . . .	„	900 —
34) Содержаніе агентства въ С.-Петербургѣ . . . . .	„	5,500 —
35) Пенсія отставнымъ городскимъ браковщикамъ товаровъ . . . . .	„	3,000 —
36) Посobie дряхлымъ и неспособнымъ къ труду членамъ цеха мѣрильщиковъ . . . . .	„	500 —
37) На расходы по представительству и разъѣздамъ, суточные деньги и проч. . . . .	„	5,766 23
38) На покупку дровъ для бѣдныхъ жителей г. Риги . . . . .	„	1,710 —
39) Приплата на содержаніе навигаціоннаго училища . . . . .	„	6,276 56
40) Приплата изъ кассы Биржевого Общества на содержаніе пріюта для моряковъ . . . . .	„	1,842 93
41) Приплата на содержаніе коммерческаго училища Биржевого Комитета за 1902 г. . . . .	„	14,538 87
42) Вознагражденіе техникамъ и специалистамъ за представленіе отзывовъ и заключеній . . . . .	„	994 91

43) Кипенгольмъ, уплата въ счетъ контрактной суммы за 1902 г. и производство насыпи . . .	Руб.	97,605 27
44) Изысканія желѣзной дороги Рига-Вильпа-Ковно . . .	„	8,000 —
45) Рефулеры I и II на уплату остатка контрактной платы . . . . .	„	8,127 60
46) Землечерпательница „Рига“, уплата въ счетъ контрактной суммы . . . . .	„	6,147 10
47) Кипенгольмъ, подати и повинности . . . . .	„	3,008 17
48) Приношеніе Литературно - практическому обществу по случаю юбилея . . . . .	„	5,000 —
49) Непредвидѣнные расходы по нижеслѣдующей спецификаціи . . . . .	„	7,584 21
	Руб.	342,626 19

### С п е ц и ф и к а ц і я :

Приплата на печатаніе прейсъ-курантовъ . . .	Руб.	100 —
Пособіе по сбору въ пользу нуждающихся въ г. Шемахѣ . . . . .	„	100 —
Тоже въ пользу семействъ погибшихъ рыбаковъ Лифляндскаго побережья . . . . .	Руб.	300 —
Куляндскаго побережья . . . . .	„	700 —
	„	1000 —
Тоже въ пользу Общества „Ясли“ . . . . .	„	50 —
Пособіе семейству умершаго служащаго . . . . .	„	130 —
Субсидія падѣ вывозимымъ за границу хлѣбомъ и сѣменами . . . . .	„	300 —
Приплата къ расходамъ по содержанію въ исправности нормальныхъ часовъ . . . . .	„	100 —
Портретъ съ рамкою . . . . .	„	345 —
Переписка годоваго отчета . . . . .	„	100 —
Плата за печатаніе русскаго частнаго права . . .	„	144 66
Доля расходовъ по ремонту подъемнаго крана въ Бальдераа . . . . .	„	924 06
Переводы, печатные расходы и пр., относящіеся до Портового присутствія, Делегации по фабричнымъ дѣламъ и заключенія Биржевого Комитета о торговыхъ договорахъ . . . . .	„	411 26
На путешествіе инженера по дѣламъ службы въ Голландію и Англію . . . . .	„	783 33
Альбомъ по случаю юбилея . . . . .	„	1,050 —
Свадебный подарокъ . . . . .	„	88 —
Подарокъ на серебряную свадьбу . . . . .	„	250 —



Разныя пособія . . . . .	Руб.	1,200 —
Вознагражденіе техникамъ за представленіе заключеній по разнымъ дѣламъ . . . . .	„	400 65
Разныя мелкіе расходы . . . . .	„	107 25
	Руб.	<u>7,584 21</u>

## Балансъ кассы Биржевого Общества.

### А к т и в ъ :

1) Денежный вкладъ, находящійся въ Рижскомъ Биржевомъ Банкѣ . . . . .	Руб.	80,863 50
2) Процентныя бумаги съ процентами по 31 Декабря 1902 г. . . . .	„	4,174 16
3) Основной капиталъ Рижскаго Биржевого Банка . . . . .	„	100,000 —
4) Амбаръ Биржевого Комитета . . . . .	„	30,000 —
5) Акціи общества кораблеподъемнаго дока (нарицательная стоимость 34.000 руб.) . . . . .	„	1,000 —
6) Акціи общества машиношой фабрики . . . . .	„	10,000 —
7) Акціи общества центральной складки товаровъ . . . . .	„	10,000 —
8) Биржевой домъ . . . . .	„	100,000 —
9) Мебель въ биржевомъ домѣ . . . . .	„	5,000 —
10) Ссуда на постройку зданія Биржевого Банка . . . . .	„	200,000 —
11) Библіотека . . . . .	„	2,000 —
12) Зимняя гавань, за исключеніемъ земельного участка . . . . .	„	26,000 —
13) Подъемный кранъ на Андреевской дамбѣ . . . . .	„	5,000 —
14) Подъемный кранъ въ Мюльграбенѣ . . . . .	„	1,000 —
15) Риго-Болдерааскій телеграфъ . . . . .	„	3,000 —
16) Разное имущество:		
Магнусгольмская спасательная лодка . . . . .	Руб.	100 —
Водолазный снарядъ . . . . .	„	300 —
Инвентарь зимней гавани . . . . .	„	153 20
Пожарная труба . . . . .	„	455 —
	„	1,008 20
17) Кипенгольмъ . . . . .	„	210,714 28
18) Ссуда кассъ по дноуглубительнымъ работамъ 1901 г. . . . .	„	14,393 58
19) Ссуда кассъ по портовымъ сборамъ 1892 г. . . . .	„	87,155 29
20) Временный домъ для коммерческаго училища . . . . .	„	58,178 90
21) Складъ для каменнаго угля . . . . .	„	31,083 74

22) Пароходъ „Симсонъ“ . . . . .	Руб.	35,000	—
23) „ „Геркулесъ“ . . . . .	„	60,000	—
24) „ „Цандеръ“ . . . . .	„	37,000	—
25) „ „Р. Керковіусъ“ . . . . .	„	37,000	—
26) „ „Гернмаркъ“ . . . . .	„	35,000	—
27) „ „Планетъ“ . . . . .	„	10,000	—
28) „ „Кометъ“ . . . . .	„	3,000	—
29) Землечерпательница „Мюльграбенъ“ . . . . .	„	78,000	—
30) Самоотвозная землечерпательница „Рига“ съ принадлежностями . . . . .	„	324,147	10
31) Рефулеры I и II съ всасывающей трубою . . . . .	„	141,127	60
32) Рефулеръ III съ плашкотомъ для каменнаго угля . . . . .	„	21,000	—
33) Шаланды № 39—60 . . . . .	„	393,399	53
34) Долгъ артели Рижской Таможни . . . . .	„	1,659	64
35) Расходъ 1902 г. на постройку дома для ком- мерческаго училища . . . . .	„	21,999	85
36) Въ счетъ оборудованія коммерческаго училища за 1902 г. . . . .	„	392	—
		Руб.	2,179,297 37

### П а с с и в ъ :

Подлежащія еще погашенію облигаціи по займамъ на постройку биржевого дома . . . . .	Руб.	37,000	—
Позаимствовано въ Биржевомъ Банкѣ на постройку и оборудованія зданія для коммерческаго учи- лища на 31 Декабря 1902 г. . . . .	„	22,391	85
Запасный капиталъ по самостраховкѣ на 31 Декабря 1902 г. . . . .	„	3,728	74
Капиталъ Биржевого общества къ 31 Декабря 1902 г. . . . .	„	2,116,176	78
		Руб.	2,179,297 37

### IV отдѣлъ.

#### Пріютъ для моряковъ.

##### Приходъ:

а. Проценты съ неприкосновеннаго оборотнаго капитала въ 25,000 руб. . . . .	Руб.	1,189	61
б. Наемная плата навигаціоннаго училища за отведенныя ему помѣщенія и паемная плата съ пристройки . . . . .	„	3,150	—
в. Плата пользующихся пріютомъ моряковъ . . . . .	„	1,334	11

г. Остатокъ процентовъ съ запаснаго капитала упраздненной морской больницы . .	Руб.	1,279 78
д. Приплата изъ кассы Биржевого Общества . .	„	1,842 93
	Руб.	8,796 43
Приплата изъ капитала за 1902 г. . . . .	„	1,555 98
	Руб.	10,352 41

### Расходъ:

а. Жалованье по штату . . . . .	Руб.	1,080 —
б. Продовольствіе пансіонеровъ . . . . .	„	2,583 61
в. Отопленіе и освѣщеніе . . . . .	„	1,903 42
г. Страхованіе отъ огня . . . . .	„	46 57
д. Городскія подати и налогъ съ недвижимыхъ имуществъ . . . . .	„	300 90
е. Починки и непредвидѣнные расходы . . .	„	2,882 64
ж. Списано со стоимости дома пріюта за 1902 г. 1% . . . . .	„	1,555 27
	Руб.	10,352 41

Неприкосновенный оборотный капиталъ составляетъ Руб. 25,000 —

Капиталъ составлялъ къ 1 Января

1902 г. . . . . Руб. 163,032 50

Изъ него употреблено въ 1902 г. „ 1,555 98 „ 161,476 52

Засимъ имущество для моряковъ составляетъ

31 Декабря 1902 г. . . . . Руб. 186,476 52

и заключается :

въ неприкосновенномъ капиталѣ . . . . .	Руб.	25,000 —
въ оборотномъ капиталѣ . . . . .	„	3,319 12
въ инвентарѣ . . . . .	„	4,185 78
въ домѣ пріюта (стоимость по книгѣ) . . . . .	„	153,971 62
	Руб.	186,476 52

### V отдѣлъ.

#### Владиміро-Маріинскій капиталъ.

### Приходъ:

Проценты за 1902 г. . . . . Руб. 518 08



**Расходъ:**

Пособія 6 инвалиднымъ шкиперамъ . . . . .	Руб.	400 —
Перевѣсъ доходовъ за 1902 г. . . . .	Руб.	118 08
Капиталь составлялъ 31 Декабря 1901 г. . . . .	Руб.	11,805 29
Приростъ за 1902 г. . . . .	„	118 08
Засимъ капиталъ составляетъ 31 Декабря 1902 г. . . . .	Руб.	11,923 37

## VI отдѣлъ.

**Касса упраздненной морской больницы.****Приходъ:**

а. Поступившій половинный размѣръ расходовъ за пользованіе моряковъ въ городской больницѣ . . . . .	Руб.	1,694 03
б. Проценты съ запаснаго капитала . . . . .	„	3,084 76
	Руб.	4,778 79

**Раеходъ:**

а. За леченіе и пользованіе больныхъ моряковъ въ городской больницѣ и въ глазной лечеб- ницѣ Реймерса . . . . .	Руб.	3,299 01
б. Выдано пособія . . . . .	„	200 —
в. Переведено въ кассу пріюта для моряковъ остатка процентовъ съ капитала упразд- ненной морской больницы . . . . .	„	1,279 78
	Руб.	4,778 79

Капиталь составлялъ при заключеніи книгъ 1902 г. . . . .	Руб.	69,327 78
---	------	-----------

**и заключается:**

въ денежномъ вкладѣ, на- ходящемся въ Рижскомъ Биржевомъ Банкѣ, на сумму . . . . .	Руб.	69,327 78
---	------	-----------

## VII отдѣлъ.

## Навигаціонное училище.

## Приходъ:

а. Пособіе изъ кассы портовыхъ сборовъ за 1902 г.	Руб.	2,500	—
б. Приплата Биржевого Комитета изъ суммъ Биржевого Общества за 1902 г.	„	6,276 56	Руб. 8,776 56
в. Плата учениковъ . . . . .	„	408	—
г. Плата учениковъ отдѣленія для обученія кочегаровъ и машинистовъ . . . . .	„	1,046	—
	Руб.	10,230 56	

## Расходъ:

а. На жалованье . . . . .	Руб.	4,980	—
б. Хозяйственные расходы и пріобрѣтеніе учебныхъ средствъ . . . . .	„	978 72	
в. Наемная плата за помѣщенія училища въ домъ пріюта для моряковъ съ отопленіемъ и освѣщеніемъ . . . . .	„	3,000	—
г. На содержаніе отдѣленія для кочегаровъ и машинистовъ . . . . .	„	1,135 11	
д. Приплата изъ процентовъ . . . . .	„	136 73	
	Руб.	10,230 56	

## А к т и в ъ.

Непоступившее пособіе изъ кассы портовыхъ сборовъ	Руб.	2,500	—
Запасный капиталъ, заключающійся въ инвентарѣ, составляетъ 31 Декабря 1902 г. . . . .	„	1,400	—
	Руб.	3,900	—

## VIII отдѣлъ.

## Касса по управленію домомъ Биржевого Банка.

## Приходъ:

Наемная плата за отданныя въ наемъ помѣщенія . . . . .	Руб.	17,932 02
--	------	-----------

**Расходъ:**

Отопление . . . . .	Руб.	2,189 50
Освѣщеніе . . . . .	"	603 38
Проценты . . . . .	"	10,583 69
Жалованье прислугѣ . . . . .	"	1,520 —
Расходы по управленію домомъ, подати, страхо-		
хованіе отъ огня . . . . .	"	2,634 19
Ремонтъ дома . . . . .	"	401 26
	Руб.	<u>17,932 02</u>

**IX отдѣлъ.**

**Капиталъ, учрежденный 14 Мая 1896 г.  
въ ознаменованіе Священнаго Коронованія  
Ихъ Императорскихъ Величествъ.**

**Приходъ:**

а. Проценты . . . . .	Руб.	10,468 40
б. Приплата изъ запаснаго капитала разряда А . . . . .	"	633 37
в. Приплата изъ запаснаго капитала разряда Б . . . . .	23 23	
	Руб.	<u>11,125 —</u>

**Расходъ:**

Выдано пособій по разряду А	Руб.	8,175 —
" " " " Б	"	2,950 —
	Руб.	<u>11,125 —</u>
Неприкосновенный капиталъ составляетъ . . . . .	Руб.	200,000 —
Запасный капиталъ А составляетъ	Руб.	5,700 28
" " Б	"	3,641 03
	"	<u>9,341 31</u>
Засимъ общее количество капитала составляетъ		
31 Декабря 1902 г. . . . .	Руб.	<u>209,341 31</u>

**X отдѣлъ.**

**Эксплоатація плавучаго дока.**

**Приходъ:**

Наемная плата за отданныя въ наемъ помѣщенія за 1902 г. . . . .	Руб.	572 —
Доходы по эксплуатаціи дока въ 1902 г. . . . .	"	11,311 17
	Руб.	<u>11,883 17</u>



**Расходъ:**

Расходы по эксплуатаціи дока за 1902 г. включительно жалованья и поденной платы служащимъ . . . . .	Руб.	9,388 89
Перевѣсъ доходовъ надъ расходами, подлежащій причисленію къ запасному капиталу . . . . .	„	2,494 28
	Руб.	<u>11,883 17</u>

**Касса по сооруженію плавучаго дока.****Приходъ:**

Получено изъ кассы портовыхъ сборовъ . . . . .	Руб.	<u>38,008 37</u>
--	------	------------------

**Расходъ:**

Возвращенъ остатокъ по займамъ на сооруженіе дока . . . . .	Руб.	<u>38,008 37</u>
---	------	------------------

**Балансъ кассы плавучаго дока.****А к т и в ъ:**

Кусты свай (стоимость ихъ) . . . . .	Руб.	1,589 24
Больверкъ (стоимость его) . . . . .	„	8,340 07
Зданія (стоимость ихъ) . . . . .	„	15,928 56
Инвентарное имущество . . . . .	„	4,342 96
Плавучій докъ . . . . .	„	192,703 42
Наличность кассы — въ денежномъ вкладѣ, находящемся въ Биржевомъ Банкѣ . . . . .	„	2,494 28
	Руб.	<u>225,398 53</u>

**П а с с и в ъ:**

Запасный капиталъ . . . . .	Руб.	2,494 28
Капиталъ на 31 Декабря 1902 г. . . . .	„	222,904 25
	Руб.	<u>225,398 53</u>

**XI отдѣлъ.****Капиталъ по имени Леопольда Нейшеллера.**

Капиталъ учрежденія, поступившій 11 Мая 1898 г., составлялъ 31 Декабря 1901 г. . . . .	Руб.	5,205 55
--	------	----------

Получено процентовъ за 1902 г. . . . .	Руб.	228 93
Субсидія купеческому обществу для учебныхъ цѣлей за 1902 г. . . . .	„	202 50
За симъ перевѣсъ доходовъ надъ расходами за 1902 г. составлялъ . . . . .	Руб.	26 43
Засимъ капиталъ учрежденія, хранящійся въ Бир- жевомъ Банкѣ, составляетъ 31 Декабря 1902 г. . . . .	Руб.	5,231 98

## XII отдѣлъ.

### Коммерческое училище Рижскаго Биржевого Общества.

#### Приходъ:

а. Плата учениковъ за 1902 г. . . . .	Руб.	13,614 30
б. Проценты . . . . .	„	185 89
в. Приплата изъ кассы Биржевого Общества. . . . .	„	14,538 87
	Руб.	28,339 06

#### Расходъ:

а. Расходы по управленію и на разъѣзды . . . . .	Руб.	1,136 13
б. На канцелярскія и учебныя потребности . . . . .	„	1,263 84
в. На жалованье учителей . . . . .	„	19,027 —
г. Наемъ помѣщенія . . . . .	„	2,350 50
д. Отопленіе и освѣщеніе . . . . .	„	1,300 72
е. Жалованье служащимъ, издержки на печатаніе и пр. . . . .	„	568 78
ж. Перестройка и ремонтъ временнаго зданія училища . . . . .	„	1,215 27
	Руб.	26,862 24
з. Къ капиталу:		
Расходы на учебныя средства, инвентарь . . . . .	„	1,476 82
	Руб.	28,339 06

#### Балансъ кассы коммерческаго училища.

#### Активъ:

На учебныя средства . . . . .	Руб.	5,371 16
Инвентарь . . . . .	„	5,920 06
	Руб.	11,291 22

Закладные листы кредитнаго общества Рижскихъ домовладѣльцевъ . . . .	Руб.	4,500 —		
4 % Государственная рента „		300 —		
Наличность кассы (въ Бирж. Банкѣ) . . . . .	„	380 91		
			Руб.	5,180 91
			Руб.	16,472 13

### Пассивъ:

Капиталы съ спеціальнымъ назначеніемъ:				
Стипендія имени Дернена Руб.	4,800 —			
Не израсходованные проценты съ стипендіальнаго капитала . . . . .	„	380 91	Руб.	5,180 91
Капиталь коммерческаго училища . . . . .	„			11,291 22
			Руб.	16,472 13

### XIII отдѣлъ.

#### Элеваторъ на Андреевской дамбѣ.

#### Активъ:

##### а. Элеваторъ:

Доля Биржевого Комитета въ расходахъ по возведенію въ 1893/94 годахъ совмѣстно съ городскимъ управленіемъ элеватора въ Ригѣ. . . . . Руб. 287,000 —

##### б. Дивидендъ:

###### 1) Состояніе капитала къ

31 Декабря 1901 г. . Руб. 3,651 33

###### 2) Приростъ процентовъ

за 1902 годъ . . . . . „ 164 30 Руб. 3,815 63

Стоимость имущества на 31 Декабря 1902 года Руб. 290,815 63

г. Рига, въ февралѣ 1903 г.

**Рижскій Биржевой Комитетъ.**



# Дополнительная роспись расходовъ Рижскаго Биржевого Комитета за 1902 годъ.

## II Отдѣлъ.

Добровольные взносы членовъ Биржевого Общества, проценты и т. д.

Статьи росписи	А. Приходъ	Смѣт- ное назна- чение	Дѣйствит.			Переборъ		Недоборъ	
			приходъ			доходовъ		доходовъ	
		Руб.	Руб.	К.		Руб.	К.	Руб.	К.
1	Биржевой домъ .....	11,000	10,527	85	—	—	—	472	15
3	Зимняя гавань .....	4,000	5,168	75	1,168	75	—	—	—
4	Пароходы Биржевого Комитета	70,000	68,915	—	—	—	—	1,085	—
5	Сборъ съ членовъ Биржевого Общества .....	1,700	1,690	—	—	—	—	10	—
7	Дивидендъ съ акцій корабле- подъемнаго дока и Больдераа- скаго машиностроит. завода.	1,000	800	—	—	—	—	200	—
9	Штрафныя деньги за несвое- временное посѣщеніе биржи.	1,800	1,850	44	50	44	—	—	—
11	Подъемные краны и водолазный снарядъ .....	1,200	1,729	64	529	64	—	—	—
12	Вѣстникъ Рижской Биржи ...	5,000	5,141	85	141	85	—	—	—
13	Отдѣленіе по желѣзнодорожнымъ дѣламъ .....	4,000	4,676	87	676	87	—	—	—
14	Риго-Больдерааскій телеграфъ.	300	400	—	100	—	—	—	—
—	Арендная плата за земельные участки на Кипенгольмѣ ...	—	6,957	33	6,957	33	—	—	—
—	Прибыль отъ склада каменнаго угля .....	—	1,330	26	1,330	26	—	—	—
за вычетомъ...						10,955	14	1,767	15
						1,767	15		
						+ 9,187	99		

Статьи росписи.	Б. Расходъ	Смѣт- ное назна- чение.	Дѣйств.			Пре- вышеніе		Уменьшеніе	
			расходъ.			расходовъ		расходовъ	
		Руб.	Руб.	К.		Руб.	К.	Руб.	К.
1	Биржевой домъ .....	12,000	10,020	86	—	—	—	1,979	14
2	Зимняя гавань .....	3,200	3,918	23	718	23	—	—	—
3	Пароходы Биржевого Комитета	68,000	51,063	61	—	—	—	16,936	39
4	Биржевой амбаръ .....	800	923	68	123	68	—	—	—
5	Подъемные краны и водолазный снарядъ .....	500	308	55	—	—	—	191	45
6	Канцелярія Биржевого Комитета	22,000	21,258	73	—	—	—	741	27
7	Пенсія .....	4,200	4,326	—	126	—	—	—	—
8	Отдѣленіе по желѣзнодорожнымъ дѣламъ .....	12,500	12,498	55	—	—	—	1	45
9	Торгово-статистическое отдѣленіе .....	11,000	11,535	50	535	50	—	—	—

Статьи расписи.	Б. Расходъ	Смѣт- ное назна- чение.	Дѣйств. расходъ.			Пре- вышеніе расходовъ		Уменьшеніе расходовъ	
		Руб.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	
10	Печатаніе торговаго архива ..	3,500	2,697	08	—	—	802	92	
11	Вѣстникъ Рижской Биржи ...	12,000	12,708	58	708	58	—	—	
15	Субсидія промышленному училищу .....	1,500	3,000	—	1,500	—	—	—	
19	Риго-Больдерааскій телеграфъ.	200	162	08	—	—	37	92	
20	На торговые и курсовыя теле- граммы .....	3,500	3,784	46	284	46	—	—	
21	На метеорологичныя телеграммы	300	449	68	149	68	—	—	
22	Телеграммы о цѣнахъ на хлѣб- ный товаръ .....	150	63	85	—	—	86	15	
25	На ледокольные работы .....	6,000	6,316	77	316	77	—	—	
28	За пользованіе телефоннымъ проводомъ .....	700	610	—	—	—	90	—	
29	За отвозку каменноугольной золаы .....	500	378	13	—	—	121	87	
34	Содержаніе агентства въ С. Пе- тербургѣ .....	6,500	5,500	—	—	—	1,000	—	
37	На расходъ по представительству	6,000	5,766	23	—	—	233	77	
38	На покупку дровъ для бѣдныхъ	1,800	1,710	—	—	—	90	—	
39	Приплата на содержаніе нави- гаціоннаго училища .....	3,500	6,276	56	2,776	56	—	—	
40	Приплата на содержаніе приюта для моряковъ .....	2,200	1,842	93	—	—	357	07	
41	Приплата на содержаніе ком- мерческаго училища. ....	17,400	14,538	87	—	—	2,861	13	
42	На вознагражденіе техникамъ за представленіе заключеній	1,000	994	91	—	—	5	09	
43	Зимняя гавань у Кипенгольма	90,000	97,605	27	7,605	27	—	—	
45	На приобретеніе землечерпа- тельница-рефулера .....	8,000	8,127	60	127	60	—	—	
46	На приобретеніе самоотвозной землечерпательницы „Рига“.	15,500	6,147	10	—	—	9,352	90	
47	Непредвидѣнные расходы ....	8,000	7,584	21	—	—	415	79	
—	Кипенгольмъ, подати и издержки	—	3,008	17	3,008	17	—	—	
—	Припошеніе Литературно- практическому Обществу гражданъ .....	—	5,000	—	5,000	—	—	—	
					22,980	50	35,304	31	
за вычетомъ превышенія расходовъ...							22,980	50	
							12,323	81	
прибавляя къ сему перебору доходовъ...							9,187	99	
							21,511	80	

Такимъ образомъ изъ средствъ Биржевого Банка вмѣсто назначенной смѣтою приплаты въ 244,832 руб. — приплачено было лишь 223,320 руб. 20 коп. — засимъ менѣе на 21,511 руб. 80 коп.

Рига, въ февралѣ 1903.

**Рижскій Биржевой Комитетъ.**

# Р о с п и с ь

доходовъ и расходовъ

## РИЖСКАГО БИРЖЕВОГО КОМИТЕТА на 1903 годъ.

І отдѣлъ.

Касса по портовымъ сборамъ.

а. Ассигнованія изъ суммъ портовыхъ сборовъ.

### А. П р и х о д ь.

Отъ Комитета по портовымъ дѣламъ имѣютъ быть

ассигнованы . . . . . Руб. 750,919 —

### Б. Р а с х о д ь.

- |  |   |            |
|--|---|------------|
| 1) На производство дноуглубительныхъ работъ . . . . .  | „ | 190,000 —  |
| 2) Содержаніе дамбъ и береговыхъ укрѣпленій . . . . .  | „ | 15,000 —   |
| 3) Устройство поперечныхъ загражденій въ лѣсной гавани . . . . .   | „ | 1,215 —    |
| 4) Рижское навигаціонное училище:  |   |            |
| а) субсидія на 1903 годъ . . . . .   | „ | 5,000 —    |
| б) возмѣщеніе издержекъ Биржевого Комитета, сдѣланныхъ въ счетъ субсидій за II полуvinu 1902 г. . . . .                                  | „ | 2,500 —    |
| 5) Субсидія на содержаніе Лифляндскихъ спасательныхъ станцій . . . . .   | „ | 2,000 —    |
| 6) На уплату процентовъ и погашеніе по займамъ, заключеннымъ на постройку биржевого дома . . . . .                                       | „ | 20,850 —   |
| 7) На сооруженіе III части плавучаго дока . . . . .  | „ | 150,000 —  |
| 8) На приобрѣтеніе 4 желѣзныхъ шаландъ для дноуглубительныхъ работъ . . . . .  | „ | 80,000 —   |
| 9) На возмѣщеніе издержекъ Биржевого Комитета по приобрѣтенію въ 1893 и 1896 годахъ 10 шаландъ для землечерпательнаго каравана . . . . . | „ | 181,241 06 |



10) На возмѣщеніе издержекъ Биржевого Комитета, сдѣланныхъ въ 1901 и 1902 годахъ въ счетъ суммъ портовыхъ сборовъ . . . . .	Руб. 101,548 87
11) Проценты по заимообразно выданнымъ Биржевымъ Комитетомъ суммамъ, изъ 5% годовыхъ „	1,564 07
	<u>Руб. 750,919 —</u>

## б. Плавуцій докъ.

### А. Приходъ.

1) Плата за поднятіе судовъ на докъ . . . . .	Руб. 14,000 —
2) Наемная плата Больдерааской машинной фабрики „	500 —
3) Проценты . . . . .	„ 100 —
	<u>Руб. 14,600 —</u>

### Б. Расходъ.

1) Расходы по эксплуатаціи, въ томъ числѣ жалованье служащимъ и поденная плата рабочимъ .	Руб. 9,500 —
2) Предполагаемый перевѣсъ доходовъ надъ расходами . . . . .	„ 5,100 —
	<u>Руб. 14,600 —</u>

## в. Электрическій подъемный кранъ въ 10 тоннъ.

### А. Приходъ.

Поступленіе отъ платы за подъемъ грузовъ . . .	Руб. 1,000 —
--	--------------

### Б. Расходъ.

На ремонтъ крана . . . . .	Руб. 200 —
Предполагаемый перевѣсъ доходовъ . . . . .	„ 800 —
	<u>Руб. 1,000 —</u>

## Потдѣлъ.

Добровольные взносы членовъ Биржевого Общества, проценты съ принадлежащихъ сему Обществу капиталовъ и доходы съ биржевыхъ учреждений.

### А. Приходъ.

1) Доходы съ биржевого дома . . . . .	Руб. 10,500 —
2) Доходы съ дома Рижскаго Коммерческ. училища „	2,618 —

3) Доходы съ зимней гавани . . . . .	Руб.	4,500 —
4) Арендная плата и другіе доходы съ Кипенгольма . . . . .	"	7,000 —
5) Доходъ съ пароходовъ Биржевого Комитета . . . . .	"	70,000 —
6) Сборъ съ членовъ Биржевого Общества . . . . .	"	1,600 —
7) Проценты съ основнаго капитала Биржевого Банка . . . . .	"	5,000 —
8) Дивидендъ съ акцій Общества центральной складки товаровъ . . . . .	"	500 —
9) Штрафныя деньги за несвоевременное посѣщеніе биржи . . . . .	"	1,800 —
10) Доходъ съ биржевого амбара . . . . .	"	2,000 —
11) Доходъ съ подъемныхъ крановъ и водолазнаго снаряда . . . . .	"	1,500 —
12) Доходы по изданію Вѣстника Рижской Биржи . . . . .	"	5,000 —
13) Доходъ отдѣленія Биржевого Комитета по желѣзнодорожнымъ дѣламъ . . . . .	"	4,500 —
14) Перевѣсъ доходовъ Риге - Больдерааскаго телеграфа надъ расходами . . . . .	"	400 —
15) Приплата изъ процентовъ запаснаго капитала Рижскаго Биржевого Банка . . . . .	"	348,732 —
	Руб.	465,650 —

### Б. Расходъ.

1) Биржевой домъ: на жалованье служащимъ и содержаніе дома . . . . .	Руб.	11,000 —
2) Зимняя гавань:		
а. жалованье служащимъ и содержаніе гавани . . . . .	"	4,000 —
б. субсидія Больдерааскому народному училищу . . . . .	"	500 —
3) Содержаніе пароходовъ Биржевого Комитета . . . . .	"	60,000 —
4) Биржевой амбаръ: на подати и содержаніе амбара . . . . .	"	900 —
5) Подъемные краны и водолазныя снаряды . . . . .	"	400 —
6) Канцелярія Биржевого Комитета . . . . .	"	23,000 —
7) Пенсіи служившимъ въ канцеляріи Биржевого Комитета лицамъ, ихъ вдовамъ и сиротамъ . . . . .	"	4,300 —
8) Печатаніе Торговаго Архива . . . . .	"	3,000 —
9) Торгово - статистическое отдѣленіе Биржевого Комитета . . . . .	"	11,500 —
10) Изданіе Вѣстника Рижской Биржи . . . . .	"	13,000 —
11) Расходы отдѣленія Биржевого Комитета по желѣзнодорожнымъ дѣламъ . . . . .	"	12,500 —
12) Субсидія промышленной газетѣ . . . . .	"	1,200 —

13) Субсидія Рижскому Политехническому Институту	Руб.	10,000 —
14) „ на содержаніе при Политехническомъ Институтѣ опытной станціи . . . . .	„	500 —
15) На пополненіе бібліотеки Биржевого Комитета въ Политехническомъ Институтѣ . . . . .	„	400 —
16) Субсидія промышленному училищу общества промышленниковъ въ г. Ригѣ . . . . .	„	1,500 —
17) „ Рижскому купеческому обществу . . . . .	„	600 —
18) „ вспомогательной кассѣ мореходовъ . . . . .	„	500 —
19) „ „ „ маклеровъ . . . . .	„	500 —
20) На ремонтъ Риго-Больдерааскаго телеграфа . . . . .	„	200 —
21) На торговые и курсовые телеграммы, а равно телеграммы изъ Домеснеса, свѣдѣнія о торговлѣ, газеты и проч. . . . .	„	4,500 —
22) На метеорологич. телеграммы изъ С.-Петербурга . . . . .	„	450 —
23) На передачу телеграммъ въ Министерство Финансовъ со свѣдѣніями о цѣнахъ на хлѣбъ, морскихъ фрахтахъ и проч. . . . .	„	100 —
24) Субсидія вспомогательному обществу прикащиковъ въ Ригѣ . . . . .	„	1,000 —
25) Жалованье и. д. лоцъ-командира . . . . .	„	1,000 —
26) На ледоломныя работы на р. Двинѣ и на барѣ . . . . .	„	6,000 —
27) Субсидія на содержаніе канцеляріи диспашера . . . . .	„	600 —
28) Жалованье контролеру надъ хлѣбною торговлею . . . . .	„	3,000 —
29) Плата за пользованіе телефоннымъ проводомъ . . . . .	„	650 —
30) За перевозку таможенныхъ досмотрщиковъ въ Больдераа . . . . .	„	100 —
31) Пособіе Больдерааской полиціи . . . . .	„	360 —
32) Пособіе вдовѣ браковщика мачтоваго лѣса . . . . .	„	240 —
33) Пособіе тремъ браковщикамъ дубоваго лѣса . . . . .	„	900 —
34) Содержаніе агентства Биржевого Комитета въ С.-Петербургѣ . . . . .	„	6,500 —
35) Пенсія отставнымъ городскимъ браковщикамъ товаровъ . . . . .	„	3,000 —
36) Пособіе пяти дряхлымъ и неспособнымъ къ труду членамъ цеха мѣрильщиковъ . . . . .	„	500 —
37) На расходы по представительству (разѣздныя и суточные деньги и проч.) . . . . .	„	6,000 —
38) На покупку дровъ для бѣдныхъ жителей г. Риги . . . . .	„	1,800 —
39) Приплата изъ кассы биржевого общества на содержаніе навигаціоннаго училища . . . . .	„	4,000 —
40) Приплата изъ кассы биржевого общества на содержаніе пріюта для моряковъ . . . . .	„	2,000 —



41) Приплата на содержаніе Рижскаго Коммерческаго Училища . . . . .	Руб.	16,000 —
42) На вознагражденіе техникамъ за представленіе заключеній . . . . .	„	1,000 —
43) На уплату послѣдней части контрактной суммы по приобрѣтенію грунта на Кипенгольмъ для устройства зимней гавани . . . . .	„	36,250 —
44) Кипенгольмъ:		
а. податки и повинности . . . . .	„	3,200 —
б. производство насыпи земли . . . . .	„	10,000 —
45) Землечерпательница-рефулеръ и землечерпательницы „Рига“ и „Мюльграбенъ“ и шаланды: ремонтъ и содержаніе ихъ . . . . .	„	3,000 —
46) Землечерпательница „Рига“: контрактная плата фирмѣ Саймонсъ и Ко. . . . .	„	16,000 —
47) На постройку зданія для коммерческаго училища, въ счетъ разрѣшеннаго кредита въ 416,000 р. „	170,000 —	
48) На непредвидѣнные расходы . . . . .	„	8,000 —
	Руб.	465,650 —

### III отдѣлъ.

## Пріютъ для моряковъ.

### А. Приходъ.

1) Проценты съ оборотнаго капитала . . . . .	Руб.	1,100 —
2) Наемная плата навигаціоннаго училища . . . . .	„	3,150 —
3) Плата пользующихся пріютомъ моряковъ . . . . .	„	1,000 —
4) Приплата изъ кассы упраздненной морской больницы . . . . .	„	1,400 —
5) Недостатокъ доходовъ, покрываемый изъ капитала „	1,600 —	
6) Приплата изъ кассы Биржевого Общества . . . . .	„	2,000 —
	Руб.	10,250 —

### Б. Расходъ.

1) Жалованье служащимъ . . . . .	Руб.	1,100 —
2) Продовольствіе пенсіонерамъ . . . . .	„	2,600 —
3) Отопленіе и освѣщеніе . . . . .	„	2,000 —
4) Страхованіе отъ огня . . . . .	„	200 —

5) Городскія подати и налогъ съ недвижимыхъ имуществъ . . . . .	Руб.	350 —
6) На ремонтъ дома и непредвидѣнные расходы . . . . .	„	2,500 —
7) Счисваніе 1 % со стоимости дома, значащейся по книгѣ . . . . .	„	1,500 —
	Руб.	10,250 —

## IV отдѣлъ.

## Касса Морской больницы.

## А. Приходъ.

Проценты съ капитала . . . . .	Руб.	3,000 —
--------------------------------	------	---------

## Б. Расходъ.

1) На пользованіе больныхъ моряковъ въ городской больницѣ . . . . .	Руб.	1,400 —
2) Посobie . . . . .	„	200 —
3) Приплата на содержаніе пріюта для моряковъ . . . . .	„	1,400 —
	Руб.	3,000 —

## V отдѣлъ.

## Касса по управленію домомъ Биржевого Банка.

## А. Приходъ.

Плата за отданныя въ наемъ помѣщенія . . . . .	Руб.	18,000 —
--	------	----------

## Б. Расходъ.

1) Уплата процентовъ на строительный капиталъ по 5 % въ годовыхъ . . . . .	Руб.	10,000 —
2) На содержаніе дома и расходы по управленію . . . . .	„	8,000 —
	Руб.	18,000 —

## VI отдѣлъ.

## Рижское Коммерческое Училище

## А. Приходъ.

1) Плата учениковъ за 1903 годъ . . . . .	Руб.	17,000 —
2) Приплата изъ кассы Биржевого Общества . . . . .	„	16,000 —
	Руб.	33,000 —

**Б. Расходъ.**

1) Штатъ жалованья училища . . . . .	Руб.	23,073 50
2) Канцелярія Попечительнаго Совѣта . . . . .	"	581 50
3) На расходы по управленію . . . . .	"	1,705 —
4) Наемъ временныхъ помѣщеній для училища . . . . .	"	2,550 —
5) Отопленіе, освѣщеніе и очищеніе помѣщеній . . . . .	"	1,490 —
6) На канцелярскія и другія потребности училища . . . . .	"	950 —
7) На ремонтъ временныхъ помѣщеній училища . . . . .	"	150 —
8) Учебныя пособія и инвентарь . . . . .	"	2,500 —
		<hr/>
		Руб. 33,000 —
		<hr/>

г. Рига, въ февралѣ 1903 г.

**Рижскій Биржевой Комитетъ.**



# XXXIX

## Отчетъ Рижскаго Биржевого Банка

за 1902 годъ.

Разсмотрѣнный и утвержденный, на основаніи § 23 устава Банка, общимъ собраніемъ купечества, состоявшимся 18 Марта 1903 г.

По операціямъ Банка за 1902 годъ получено чистой прибыли 353,846 руб. 69 коп., по сложеніи со счетовъ убытковъ 48,229 руб. 51 коп. Въ балансѣ значатся по счету просроченныхъ ссудъ 156,718 руб. 32 коп., обеспеченныхъ облигаціями и акціями разныхъ промышленныхъ предпріятій, по которымъ однако поступили проценты и большею частью дивидендъ. Реализаціи этихъ цѣнностей пока еще не могла быть исполнена, но таковая имѣется въ виду по мѣрѣ возможности.

Состояніе отдѣльныхъ счетовъ представляется въ слѣдующемъ видѣ:

### I. Общій оборотъ.

Общій оборотъ Банка въ 1902 г. составлялъ . 610,306,487 р. 98 к.

### II. Касса.

Остатокъ на 1-ое Января 1902 г. . . . .	393,251 р. 76 к.
Въ теченіи 1902 года поступило . . . . .	128,808,210 „ 89 „
	<hr/> 129,201,462 р. 65 к.
выдано . . . . .	128,855,677 „ 09 „
Остатокъ на 1-ое Января 1903 г. . . . .	<hr/> 345,785 р. 56 к.

### III. Текущіе счета.

Остатокъ отъ 31-го Декабря 1901 г. . . . .	3,072,455 р. 82 к.
Въ теченіи 1902 года поступило . . . . .	32,460,278 „ 79 „
	<hr/> 35,532,737 р. 61 к.
взято по чекамъ . . . . .	31,573,873 „ 16 „
Остатокъ на 1-ое Января 1903 г. . . . .	<hr/> 3,958,861 р. 45 к.
Общая сумма процентовъ, подлежащихъ уплатѣ по 31-ое Декабря 1902 г., составляетъ .	<hr/> 141,715 р. 13 к.

## IV. Вклады.

Остатокъ отъ 31-го Декабря 1901 г. . . . .	11,251,292 р. 86 к.
Въ теченіи 1902 года: поступило по вкладамъ . . . . .	2,621,934 „ 72 „
	13,873,227 р. 58 к.
возвращено вкладчикамъ . . . . .	3,299,661 „ 93 „
Остатокъ на 1-ое Января 1903 г. . . . .	10,573,565 р. 65 к.
а. по безсрочнымъ вкладамъ (до востребованія) . . . . .	919,534 р. 53 к.
б. по срочнымъ вкладамъ . . . . .	9,654,031 „ 12 „
Изъ причитающихся по вкладамъ процентовъ: не уплачено, согласно отчету, по 31-ое Де- кабря 1901 г. . . . .	222,154 р. 38 к.
слѣдуетъ уплатить за 1902 г. . . . .	499,557 „ 96 „
	721,712 р. 34 к.
уплачено въ теченіи 1902 г. . . . .	497,324 „ 73 „
Къ 1-му Января 1903 г. остается невыданныхъ процентовъ . . . . .	224,387 р. 61 к.

## V. Учетъ векселей.

Остатокъ на 1-ое Января 1902 г. . . . .	8,671,557 р. 18 к.
Въ теченіи 1902 года учтено . . . . .	23,288,245 „ 63 „
	31,959,802 р. 81 к.
поступило . . . . .	24,385,681 „ 38 „
Къ 1-му Января 1903 г. остается въ портфелѣ . . . . .	7,574,121 р. 43 к.
Процентовъ по учету получено . . . . .	621,103 р. 88 к.
Вычтено уплаченныхъ по переучтеннымъ векселямъ . . . . .	5,845 „ 54 „
	615,258 р. 34 к.
Отчислено переходящихъ на 1903 г. . . . .	87,605 „ 36 „
Прибыли получено . . . . .	527,652 р. 98 к.

## VI. Процентныя бумаги.

Остатокъ на 1-ое Января 1902 г. . . . .	2,443,732 р. 50 к.
Въ теченіи 1902 года: куплено . . . . .	6,297,024 „ 44 „
	8,740,756 р. 94 к.
продано . . . . .	6,181,623 „ 95 „
Остатокъ на 1-ое Января 1903 г. . . . .	2,559,132 р. 99 к.
Прибыль отъ курсовой разницы . . . . .	54,764 р. 26 к.
Прибыль отъ наросшихъ процентовъ . . . . .	108,688 р. 41 к.

## Списокъ процентныхъ бумагъ на 31 Декабря 1902 г.

Наименованіе бумагъ.		Нарицат. цѣна.	Курсъ.	Стоимость по курсу.	
а. Государственные и Правительствомъ гарантированныя :					
5 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	бил. I внутр. съ выигрышами займа... Руб.	1,200	470	5,640	—
"	" II " " " " " " " " " "	2,300	372	8,556	—
"	заклад. съ выигрыш. листы Госуд. Двор. зем. банка .....	4,200	305	12,810	—
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	облиг. Московско-Кіево-Воронежск. ж. д. "	3,200	100 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	3,216	—
"	" Рязанско-Уральской ж. д. .... "	8,300	100 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	8,341	50
4 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	Государственная рента..... "	385,400	97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	375,765	—
"	Билеты Государственного казначейства .....	2,500	100	2,500	—
4 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	облиг. Московско-Кіево-Воронежск. ж. д. "	60,000	94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	56,700	—
3 <sup>8</sup> / <sub>10</sub> <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	конверс. облигацин..... "	6,650	95	6,317	50
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	золотой заемъ 1894 г. .... Мет.	340,750	138 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	471,938	75
4 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	билеты Государственного Банка .. " "	300	150	450	—
"	золотой заемъ 1893 г. .... " "	6,875	150	10,312	50
"	конс. облигацин. ж. д. займа .....	2,250	150	3,375	—
"	облиг. Тамбово-Саратовск. ж. д. .... " "	12,875	148	19,055	—
"	" Рнго-Двинской ж. д. .... " "	15,750	178	22,428	—
"	" Двинско-Витебской жел. дор. " "	6,000	183	8,784	—
"	" Юго-Западныхъ ж. д. .... " "	11,375	148	16,835	—
"	" Курско-Харьково-Азовской ж. д. Мрк.	34,500	144	15,331	25
"	" Моск.-Виндаво-Рыбинской ж. д. "	17,000	147	7,711	91
"	" Рыбинской ж. д. .... " "	94,000	147	42,642	35
"	" Орловско-Грязской ж. д. .... " "	305,100	144	135,581	55
"	" Козлово-Воронежской ж. д. .... " "	301,800	147	136,909	15
"	" Рязанско-Уральской ж. д. .... " "	35,200	147	15,968	20
"	" Юго-Восточныхъ ж. д. 1898 г. .... " "	22,500	147	10,206	95
"	" " " " " " " " " " " " "	80,000	144	35,550	70
"	" " " " " " " " " " " " "	20,000	144	8,887	68
"	Государственный заемъ 1902 г. .... "	500,000	97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	225,712	50
				1,667,526	49
б. Правительствомъ негарантированныя :					
5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	обл. Рижск. газо- и водопроводн. общ. Руб.	18,000	100	18,000	—
5 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	закл. листы Рижск. ипотечн. общ. .... "	1,200	100	1,200	—
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	" " " " " " " " " " " "	149,600	93 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	140,250	—
4 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	" " " " " " " " " " " "	159,500	95	151,525	—
4 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	" " " " " " " " " " " "	800	135	1,080	—
"	" " " " " " " " " " " "	5,500	88	4,840	—
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	" " " " " " " " " " " "	7,600	98	7,448	—
4 <sup>1</sup> / <sub>0</sub>	" " " " " " " " " " " "	2,700	89 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	2,416	50
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	" " " " " " " " " " " "	118,700	98	116,326	—
4 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	" " " " " " " " " " " "	2,300	90	2,070	—
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	" " " " " " " " " " " "	41,500	99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	41,292	50
"	" " " " " " " " " " " "	100	93	93	—
5 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	" " " " " " " " " " " "	2,000	150	3,000	—
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	" " " " " " " " " " " "	10,300	93	9,579	—
"	" " " " " " " " " " " "	177,100	88	155,848	—
"	" " " " " " " " " " " "	1,000	93	930	—
"	" " " " " " " " " " " "	2,500	93 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	2,337	50
5 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	" " " " " " " " " " " "	900	100	900	—
"	" " " " " " " " " " " "	13,500	100	13,500	—
"	заемъ гор. Либавы..... "	3,00	99	297	—
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	" " " " " " " " " " " "	1,900	96	1,824	—

Транспортъ || 674,756 | 50



Наименованіе бумагъ.	Нарицат. цѣна.	Курсъ.	Стоимость по курсу.	
Транспортъ .....			674,756	50
Акціи общ. Центральн. товарн. склад. въ Ригѣ ..	98,500	100	98,500	—
„ „ Либавск. завод. бывин. Бекеръ и Ко. „	45,000	70	31,500	—
6 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> облиг. общ. „ „ „ „ „ „	45,000	95	42,750	—
5 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> „ „ льнян. и джутов. мануф. въ Ригѣ ..	63,000	70	44,100	—
Руб.			891,606	50

а. Гарантированныя ..... 1,667,526 руб. 49 коп.

б. Негарантированныя ..... 891,606 „ 50 „

2,559,132 руб. 99 коп.

Въ томъ числѣ принадлежащія запасному капиталу 2,342,546 руб. 67 коп.

### Движеніе размѣра процентовъ по ссудамъ и учету векселей.

Ч и с л о .	П о д ъ з а л о г ѣ :					По учету векселей.
	ипотечн. облигацій.	товаровъ.	цѣнныхъ бумагъ:			
			на опр сроки	до востребов	спец тек сч	
1 Января .....	7	6 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	7	6 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	7	5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —6 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
6 Февраля.....	7	6 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	7	6 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	7	5—6 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
1 Мая.....	6 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	6	6 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	6	6 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —6
1 Іюня .....	6	5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	6	5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	6	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —6
1 Октября.....	5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	5	5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	5	5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	4—5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
1 Декабря .....	6	5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	6	5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	6	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —6

### ВІІ. Ссуды.

#### а. Подъ залогъ товаровъ:

Остатокъ на 1 Января 1902 г. . . . . 3,354,552 р. — к.

Въ теченіи 1902 года выдано . . . . . 2,732,100 „ 20 „

6,086,652 р. 20 к.

погашено ссудъ . . . . . 3,377,482 „ 20 „

Остатокъ на 1 Января 1903 г. . . . . 2,709,170 р. — к.

Процентовъ по ссудамъ получено . . . . . 143,625 р. 75 к.

#### б. Подъ обезпеченіе процентными бумагами и облигаціями:

Остатокъ на 1 Января 1902 г. . . . . 2,144,258 р. — к.

Въ теченіи 1902 года выдано . . . . . 1,115,441 „ — „

3,259,699 р. — к.

погашено . . . . . 753,285 „ — „

Остатокъ на 1 Января 1903 г. . . . . 2,506,414 р. — к.

а. подъ гарантиров. . . . . 344,150 р. — к.

б. подъ негарантиров. . . . . 1,336,599 „ — „

в. подъ облигаціи . . . . . 825,665 „ — „

2,506,414 р. — к.

Процентовъ по ссудамъ получено . . . . . 161,221 р. 52 к.

### VIII. Специальные текущие счета, обеспеченные процентными бумагами и обязательствами (он call).

Остатокъ на 1 Января 1902 г. . . . .	4,091,770 р. 29 к.
Въ теченіи 1902 года выдано . . . . .	19,793,923 „ 39 „
	23,885,693 р. 68 к.
погашено . . . . .	20,224,838 „ 32 „
Остатокъ на 1 Января 1903 г. . . . .	3,660,855 р. 36 к.
Въ томъ числѣ выдано подѣ	
гарантированныя . . 1,171,180 р. — к.	
Въ томъ числѣ выдано подѣ	
негарантированныя . 2,489,675 „ 36 „	3,660,855 р. 36 к.
Причиталось Банку процентовъ . . . . .	201,093 р. 18 к.

### IX. Счета съ корреспондентами Банка.

Оборотъ съ ними . . . . .	46,834,740 р. 86 к.
Причиталось Банку отъ операций:	
1) комисіи . . . . .	82,818 р. 72 к.
за вычетомъ уплаченной . . . . .	17,514 „ 80 „
Прибыли получено . . . . .	65,303 р. 92 к.
2) процентовъ . . . . .	137,870 р. 26 к.
за вычетомъ уплаченныхъ . . . . .	109,993 „ 20 „
Прибыли получено . . . . .	27,877 р. 06 к.

### X. Счетъ учтенныхъ купоновъ и тиражныхъ бумагъ.

#### а. Купоновъ:

По балансу 31 Декабря 1901 г. осталось .	1,385 р. 62 к.
Въ теченіи 1902 года принято для инкассо	1,215,089 „ 76 „
	1,216,475 р. 38 к.
Получено въ сроки . . . . .	1,211,066 „ 57 „
Остатокъ на 1-ое Января 1903 г. . . . .	5,408 р. 81 к.

#### б. Тиражныхъ листовъ:

По балансу 31 Декабря 1901 г. осталось .	65,559 р. 37 к.
Въ теченіи 1902 года: принято для инкассо	451,664 „ 17 „
	517,223 р. 54 к.
Получено въ сроки . . . . .	490,809 „ 24 „
Остатокъ на 1-ое Января 1903 г. . . . .	26,414 р. 30 к.

### XI. Приѣмъ цѣнныхъ предметовъ на храненіе.

Къ числу хранившихся въ началѣ 1902 года предметовъ прибыло въ теченіи 1902 г. 538 предметовъ; въ томъ числѣ цѣнные бумаги по объявленной цѣнности 8,003,529 р. 28 к. Къ концу года осталось на храненіи 2022 предмета.

Получено прибыли . . . . . 13,298 р. — к.

### XII. Расходы Банка.

На содержаніе и жалованье . . . . .	122,501 р. 41 к.
„ наемъ помѣщенія, отопленіе и освѣщеніе .	16,716 „ 30 „
„ бланки, книги, публикаціи, канцелярскія принадлежности и т. п. . . . .	7,138 „ 82 „
„ почтовые, телеграфные, куртажные и т. п. .	8,710 „ 15 „
„ промысловый и гербовый сборъ . . . . .	3,506 „ 09 „
Расходы по приѣму товаровъ, судебныя издержки и пр. . . . .	8,893 „ 43 „
	<u>167,466 р. 20 к.</u>

### XIII. 5% сборъ съ доходовъ отъ денежныхъ капиталовъ.

Остатокъ на 31-ое Декабря 1901 г. . . . .	25,823 р. — к.
Въ теченіи 1902 года поступило:	
по текущимъ счетамъ . 7,085 р. 76 к.	
по вкладамъ . . . . . 24,866 „ 24 „	
отъ корреспондентовъ . 4,132 „ 31 „	
	<u>36,084 „ 31 „</u>
	61,907 р. 31 к.
подлежало ко взносу въ казначейство . .	<u>28,417 „ 59 „</u>
Остатокъ на 31-ое Декабря 1902 г. . . . .	<u>33,489 р. 72 к.</u>

### XIV. 0,216% сборъ со спеціальныхъ текущихъ счетовъ и со счета съ корреспондентами.

Остатокъ на 31-ое Декабря 1901 г. . . . .	4,739 р. 35 к.
Въ теченіи 1902 года поступило:	
по сущ. тек. счетамъ . 6,873 р. 81 к.	
отъ корреспондентовъ . 1,734 „ — „	
	<u>8,607 „ 81 „</u>
	13,347 р. 16 к.
подлежало ко взносу въ казначейство . .	<u>9,165 „ 33 „</u>
Остатокъ на 31-ое Декабря 1902 г. . . . .	<u>4,181 р. 83 к.</u>



**XV. Пенсіонный капиталъ.**

Остатокъ на 1-ое Января 1902 г. . . . .	324,459 р. 03 к.
Въ теченіи 1902 года поступило отъ взносов и	
процентовъ . . . . .	45,996 „ 65 „
	370,455 р. 68 к.
израсходовано . . . . .	15,640 „ 82 „
Остается къ 1-му Января 1903 г. . . . .	354,814 р. 86 к.
Въ томъ числѣ процентныхъ бумагъ 321,248 р. 54 к.	
„ „ „ наличныхъ денегъ . 33,566 „ 32 „	
	354,814 р. 86 к.

**XVI. Текущій счетъ въ конторѣ Государственнаго банка.**

Остатокъ на 31-ое Декабря 1901 г. . . . .	150,758 р. 01 к.
Въ теченіи 1902 года внесено . . . . .	13,195,989 „ 97 „
	13,316,747 р. 98 к.
получено по чекамъ . . . . .	13,251,052 „ 50 „
Остатокъ на 31-ое Декабря 1902 г. . . . .	65,695 р. 48 к.

**XVII. Счетъ протестованныхъ векселей.**

Протестовано въ теченіи года векселей . . . . .	107,492 р. 76 к.
Оплачено . . . . .	70,043 р. 28 к.
Прибыли въ возвратъ потерь	
прежнихъ лѣтъ . . . . .	17,519 „ 97 „
	87,563 „ 25 „
Списано въ убытокъ . . . . .	19,929 р. 51 к.

**XVIII. Счетъ просроченныхъ ссудъ.**

Списано со ссудъ въ теченіи года . . . . .	165,258 р. 32 к.
Получено по просроченнымъ ссудамъ . . . . .	8,450 „ — „
Подлежитъ реализаціи 156,718 р. 32 к.	

**XIX. Основной капиталъ.**

Остатокъ на 1 Января 1903 г. . . . .	3,463,311 р. 68 к.
--------------------------------------	--------------------

**XX. Запасный капиталъ.**

Остатокъ на 1 Января 1903 г. . . . .	2,342,546 р. 67 к.
--------------------------------------	--------------------

## XXI. Счетъ прибыли и убытка.

Дебетъ.			Кредитъ.		
	Рублей.	Коп.		Рублей.	Коп.
Проценты, уплаченные по текущимъ счетамъ ст. III.	145,715	13	Проценты, полученные по учету векселей ст. V. . .	527,652	98
Проценты, уплаченные по вкладамъ ст. IV. ....	499,557	96	Проценты по ссудамъ подъ залогъ проц. бум. ст. VII.	161,221	52
Счетъ расходовъ Банка ст. XII. ....	167,466	20	Проценты по ссудамъ подъ залогъ товаровъ ст. VII.	143,625	75
Списано въ погашеніе инвентаря. ....	3,004	56	Проценты по специальнымъ тек. счетамъ ст. VIII. . .	201,093	18
Списано со счета пере-стройки. ....	3,570	36	Проценты, полученные по счетамъ корреспондентовъ ст. IX. ....	27,877	06
Убытковъ по протестов.векс. ст. XVII. ....	19,929	51	Проценты, полученные по разнымъ операціямъ. . .	3,468	82
Ууытковъ по ссудамъ подъ проценти. бумаги. ....	28,300	—	Проценты по процентнымъ бумагамъ ст. VI. ....	108,688	41
Прибыль. ....	443,450	18	Счетъ комиссіи ст. IX. . .	65,303	92
			Счетъ храненія цѣнныхъ предметовъ ст. XI. ....	13,298	—
			Прибыль отъ покупки и продажи цѣн. бумагъ ст. VI.	54,764	26
Итого	1,306,993	90	Итого	1,306,993	90

## XXII. Расчетъ и распредѣленіе прибыли.

Согласно счету прибылей и убытковъ получено

прибыли . . . . . 443,450 р. 18 к.

Отчислено :

Промыслов. сбора а) 31,674 р. 65 к.

б) 218 „ 92 „ 31,893 р. 57 к.

Въ пользу пенсіонной кассы согласно

постановленію общаго собранія

купечества . . . . . 30,000 „ — „

На благотворительныя цѣли, денеж-

ныя пособія и пр. . . . . 3,653 „ — „

Вознагражденія правленію и слу-

жащимъ . . . . . 24,056 „ 92 „

89,603 „ 49 „

Остатокъ прибыли въ суммѣ 353,846 р. 69 к.

предоставляется въ распоряженіе купечества.

**Балансъ Рижскаго Биржевого Банка 31-го Декабря 1902 г.**  
**Активъ. Пассивъ.**

	Рублей.	Коп.		Рублей.	Коп.
Счетъ кассы .....	345,785	50	Счетъ основнаго капитала	3,463,311	68
„ текущихъ счетовъ			„ запаснаго „	2,342,546	67
Банка въ Рижск.			„ вкладовъ .....	10,573,565	65
конт. Госуд. Банка:			„ текущій.....	3,958,861	45
1) условный .....	65,695	48	„ 5% сбора съ доходовъ		
2) спеціальный ..	200,000	—	отъ денежныхъ капи-		
„ учета векселей.....	7,574,121	43	таловъ.....	33,489	72
„ учтенныхъ купоновъ	5,408	81	„ промысловаго сбора	31,893	57
„ тиражныхъ бумагъ .	26,414	30	„ сбора со спеціальн.		
„ ссудъ:			текущихъ счетовъ..	4,181	83
а. подъ товары ..	2,709,170	—	„ корреспондентовъ:		
б. подъ цѣн. бумаги			ихъ счетъ 1,801,304 р. 01 к.		
и облигации ...	2,506,414	—	счетъ Банка 3 „ — „	1,801,307	04
в. подъ цѣн. бум.			Счетъ переучета векселей		
спец. тек. счета	3,660,855	36	въ Рижской конторѣ		
„ процентн. бумагъ...	2,559,132	99	Государств. Банка..	216,005	39
„ корреспондентовъ:			„ обезпеченный вексе-		
ихъ счетъ 2,216,586 р. 90 к.			лями въ Рижской		
счетъ Банка 1,384,245 „ 82 „	3,600,832	72	конторѣ Государств.		
Счетъ процентовъ по цѣн-			Банка .....	200,000	—
нымъ бумагамъ ....	15,091	42	„ тратъ.....	28,789	73
„ инвентаря.....	27,041	05	„ процентовъ по вкла-		
„ процентовъ по ссу-			дамъ .....	224,387	61
дамъ подъ товары..	10,841	67	„ расходовъ банка...	4,208	58
„ процент. по ссудамъ	11,446	46	„ пенсіоннаго капитала	33,566	32
„ перестройки.....	32,133	26	„ разныхъ лицъ .....	130,741	79
„ расходовъ банка...	110	02	„ процентовъ по учету	87,605	36
„ комисіи .....	2,765	61	„ процент. по ссудамъ	10,013	12
„ просроченныхъ ссудъ	156,718	32	„ инкассо .....	11,656	26
			„ прибыли и убытка,		
			чистая прибыль ....	353,846	69
Итого	23,509,978	46	Итого	23,509,978	46

Рига, 31-го Декабря 1902 г.

**Правленіе Рижскаго Биржевого Банка:**

Предсѣдатель: П. А. Шварцъ.

Н. Фенгеръ. Р. Браунъ. Ф. Ролофъ. В. Френкель. Ч. Дрисгаусъ.  
М. Любекъ.

Правители дѣлъ: Э. Зебоде. Г. Треианъ.



# XXXII ОТЧЕТЪ

Общества Центральной складки товаровъ въ г. Ригѣ  
за 1902 годъ.

## Счетъ прибылей и убытковъ.

Дебетъ.

Кредитъ.

Убытки.	Руб.	К.	Прибыли.	Руб.	К.
<b>По счету жалованья:</b>			<b>По счету наемной платы:</b>		
Выдано жалованья ...	1,750	—	Поступ. наемной платы		
” ” <b>расходовъ:</b>			въ 1902 г. ....	18,417	80
за смазку подъемныхъ					
приспособлений, очист-					
ку улицъ, объявленія					
въ газетахъ и разные					
мелкіе расходы. ....	697	06			
” ” <b>процентовъ:</b>					
уплочено процентовъ..	924	35			
” ” <b>страхованія отъ огня:</b>					
уплочено за 1902 г. ...	428	52			
” ” <b>городскихъ податей:</b>					
уплочено податей за					
1902 г. ....	1,888	12			
” ” <b>налога съ недви-</b>					
<b>мыхъ имуществъ:</b>					
за 1902 г. ....	488	77			
” ” <b>дивиденда:</b>					
чистая прибыль за					
1902 г. ....	12,240	98			
Итого...	18,417	80	Итого...	18,417	80

Рига, 31 Декабря 1902 г.

Н. Фенгеръ.

Кассиръ

Павелъ Шварцъ.

Ф. Тидеманъ.

В. Гартманъ.

П р а в л е н і е:

Ч. Дрисгаусъ.

## Б а л а н с ъ.

Дебетъ.

Кредитъ.

Активъ:	Руб.	К.	Пассивъ:	Руб.	К.
<b>Счетъ Амбаровъ:</b>			<b>Счетъ акціонернаго капитала:</b>		
Стоимость 7			внесено капитала. ....	264,000	—
амбаровъ, по-			” <b>запаснаго капитала:</b>		
строенныхъ			на лицо. ....	30,000	—
въ городск.			” <b>наемной платы за амбары:</b>		
амбарномъ			получено впередъ наемной		
участкѣ со			платы. ....	2,597	50
включеніемъ			” <b>ремонта:</b>		
стоимости			остатокъ по		
грунта. .... Р. 198,039 25			счета ремонта		
Стоимость 5			отъ 1901 г. Р. 3,163 18		
амбаровъ въ			перечислено		
Мюльграбенъ Р. 97,279 17			изъ запаснаго		
Вкладн. бил. Втор. Рижск. Общ.			капитала про-		
<b>Взаимнаго Кредита:</b>			цент. за 1902 г. „ 1,500 —		
Денежныхъ вкладовъ на			Р. 4,663 18		
лицо. ....	10,000	—	вычитая изъ		
<b>Счетъ процентовъ:</b>			нихъ расходы		
Наросшихъ по означенн.			по производ-		
выше вкладнымъ билетамъ			ству въ 1902 г.		
процентовъ по 31 Декабря			ремонтныхъ		
1902 г. ....	118	75	работъ. .... Р. 689 45		
” <b>страхованія отъ огня:</b>			засимъ запасный капиталъ		
уплоченныхъ			по ремонту составляетъ...	3,973	74
впередъ стра-			” <b>дивиденда:</b>		
ховыхъ премій Р. 586 90			дивиденда за		
за амбаръ въ			1902 г. съ		
Мюльграбенъ. Р. 10 57			акціонернаго		
” <b>кассы:</b>			капитала въ		
наличными деньгами. ....	597	47	264,000 руб.		
<b>Текущій счетъ:</b>			по 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> %... Р. 11,880 —		
въ Биржевомъ Банкѣ ....	152	02	еще не вы-		
Итого...	8,016	87	плаченнаго		
			дивиденда .. „ 125 —		
			запаснаго		
			дивиденда .. „ 1,627 30		
			Итого...	13,632	30
			Итого...	314,203	53

К. Г. фонъ Зенгбушъ.

Бухгалтеръ В. Тисъ.

# Списокъ Рижскихъ морскихъ и рѣчныхъ судовъ

за 1903 г.

Нумерный флагъ синяго цвѣта, буквы и нумера бѣлаго цвѣта, въ лѣвомъ углу русскій національный флагъ.

Объясненія: д. дубовый лѣсъ, с. сосновый лѣсъ, в. винтовой пароходъ, ж. изъ желѣза, с. изъ стали, с. п. старый промѣръ, н. п. новый промѣръ.

№	Типъ	Названіе суда	Различит. знакъ	Имена шкиперовъ	Регистр. тона	Имена судовыхъ	Мѣсто жительства судовыхъ
<b>А.</b>							
1	гаф. шкуна	Адамъ д. и с. . . .		Апсе. . . .	168 с. п.	І. Сѣтинъ и І. Янсонъ	Адіамюнде и Рига
2	"	Адольфъ д. и с. . . .		М. Инце . . .	154 н. п.	І. Екисъ . . . .	Адіамюнде
3	3 м. гаф. шкуна	Альдебаранъ д. и с.	HBDL	П. Бауманъ . .	211 с. п.	Вм. Морицъ и др.	Постенденъ
4	"	Александръ д. и с.	HKQS	вакантн. . . .	339 "	М. Лѣлкальнъ . .	Кюрбисъ чр. Лемзаль
5	"	Александръ д. и с.		Ф. Зальцманъ	287 "	Б. Бертлинъ и Шталъ	Роіенъ
6	гаф. шкуна	Алида д. и с. . . .	HNQD	А. Эйхенъ . .	173 "	І. Лоренцъ . . . .	Гутмансбахъ
7	"	Алиде д. и с. . . .		П. Егеръ . . .	148 "	К. Аболинь и П. Егеръ	Упесгрине
8	3 м. гаф. шкуна	Альма д. и с. . . .	HBKT	М. Кальнберзинъ	312 "	М. Кальнберзинъ и Г. Шноръ . . . .	Пернигелъ и Кирбисъ
9	гаф. шкуна	Альма д. и с. . . .		К. Дункель . .	147 "	Э. Дункель . . . .	Угунцѣмъ
10	"	Альфа д. и с. . . .		І. Круминъ . .	139 "	Братья Акменъ . .	Роіенъ
11	3 м. гаф. шкуна	Амалія д. и с. . . .	HMRL	Ф. Зилеманъ .	327 "	Г. Шноръ и Э. Кукенъ	Кирбисъ и Петерс- капелле

№	Типъ	Названіе суда	Различит. знакъ	Имена шкиперовъ	Регистр. тона	Имена судовладельцевъ	Мѣсто жительства судовладельцевъ
12	гаф. шкуна	Аматусъ д. п. с. . . . .	. . . . .	П. Шноръ . . . . .	107 н. п.	Г. Морицъ . . . . .	Дондангенъ
13	"	Андреасъ д. и с. . . . .	HBKS	Поге . . . . .	149 с. п.	К. Зебергъ . . . . .	Рига
14	3 м. гаф. шкуна	Андромеда д. и с. . . . .	. . . . .	Ф. Вейдеманъ . . . . .	200 "	А. Фриденвалдъ и Ф. Вейдеманъ . . . . .	Роіенъ
15	3 м. шкуна	Анна д. и с. . . . .	MBNG	вакантн. . . . .	280 "	М. Вейде и І. Янсонъ	Гайпанъ и Рига
16	3 м. гаф. шкуна	Анна д. и с. . . . .	. . . . .	Плумъ . . . . .	255 "	І. Финнеръ и др. . . . .	Ангериъ
17	гаф. шкуна	Анна д. п. с. . . . .	. . . . .	вакантн. . . . .	148 "	фонъ Адеркасъ . . . . .	Кирбиъ
18	3 м. шкуна	Анна Альвине д. и с. . . . .	HBKR	А. Грассъ . . . . .	321 н. п.	Лѣлкальнъ и Грассъ	тоже
19	гаф. шкуна	Анна Грѣта д. и с. . . . .	. . . . .	Грюнбергъ . . . . .	131 с. п.	І. Грюнбергъ . . . . .	Унесгриве
20	"	Анна Шарлотте д. и с. . . . .	MBTF	Г. Ласманъ . . . . .	212 "	І. Саусинъ . . . . .	Кирбиъ
21	"	Анна Егеръ д. и с. . . . .	. . . . .	вакантн. . . . .	108 н. п.	П. Егеръ . . . . .	Унесгриве
22	"	Анна Маріе д. п. с. . . . .	. . . . .	А. Микельянъ . . . . .	193 с. п.	Братъя Врунслѣпъ . . . . .	Вандзенъ
23	3 м. шкуна	Анна Матильде д. и с. . . . .	HRCN	К. Кезе . . . . .	378 "	І. Янсонъ и др. . . . .	Рига
24	3 м. гаф. шкуна	Анна Ольга д. и с. . . . .	MCDW	К. Лункальнъ . . . . .	218 н. п.	Г. Грассъ и др. . . . .	Кирбиъ
25	"	Анна Оттиліе д. и с. . . . .	HKQN	М. Конгсъ . . . . .	232 с. п.	І. Фишеръ и др. . . . .	Ангериъ
26	"	Ансъ д. и с. . . . .	. . . . .	Ф. Гульбе . . . . .	317 "	Братъя Пулинъ . . . . .	Угунцѣмъ
27	"	Антаресъ д. п. с. . . . .	. . . . .	І. Лѣлкальнъ . . . . .	340 "	Братъя Гриванъ . . . . .	Дондангенъ-Гипкенъ
28	гаф. шкуна	Антаресъ д. и с. . . . .	. . . . .	П. Скадинъ . . . . .	155 "	П. Скадинъ и К. Ант- манъ . . . . .	Дондангенъ-Кошраг- генъ и Питрагенъ
29	"	Антонъ д. п. с. . . . .	HKQD	А. Инсбергъ . . . . .	201 "	Вм. Морицъ и др. . . . .	Постенденъ



№	Типъ	Названіе суда	Различит. знакъ	Имена никиперовъ	Регистр. тона	Имена судовладельцевъ	Мѣсто жительства судовладельцевъ
30	гаф. шкуна	Арктуръ д. и с. . .	HDBW	К. Штраумеръ .	152 н. п.	Братья Гриванъ . .	Дондангенъ - Гипкенъ
31	"	Ауда д. и с. . . .	. . .	К. Лей . . . .	131 с. п.	К. Аболинь . . . .	Унесгиве
32	3 м. шкуна	Аурора с. . . . .	HKNG	Вернеръ . . . .	340 "	Судходное Общество „Ауэра“ . . . .	Рига
33	"	Ауэра д. и с. . . .	HKRL	М. Петерсонъ .	322 н. п.	тоже . . . .	"
34	гаф. шкуна	Ауэра д. и с. . . .	. . .	А. Фриденвальдъ	132 с. п.	А. Фриденвальдъ .	Роенъ
35	3 м. шкуна	Ауэрумъ д. и с. .	HVKD	М. Краукле . .	392 "	П. Бауэръ и др. .	Рига
<b>Б.</b>							
36	3 м. гаф. шкуна	Балтія д. и с. . . .	HVKS	Плумъ . . . .	222 с. п.	І. Путнинъ . . . .	Маіоренгофъ
37	3 м. шкуна	Бальцеръ д. и с. .	HBJW	М. Штальбергъ	367 "	І. Бальцеръ . . . .	Адіамюнде
38	"	Беноръ д. и с. . . .	. . .	Г. Зеглпнъ . . .	374 "	Г. Кальнинъ и Зеглинъ	Дреймансдорфъ
39	3 м. гаф. шкуна	Берта Альвина д. и с.	HKSB	вакантн. . . . .	270 "	Г. Калнинъ . . . .	тоже
40	3 м. шкуна	Бетанія д. и с. . . .	HBJV	М. Дрезинъ . . .	338 н. п.	І. Экисъ . . . . .	Адіамюнде
41	"	Бетлегемъ д. и с. .	. . .	М. Г. Мартинсонъ	338 с. п.	І. Мартинсонъ . .	Гутмансбахъ
42	"	Бетти д. и с. . . .	. . .	Э. Викманъ . . .	414 "	І. Бальцеръ и братья Греве . . . . .	Адіамюнде и Петерс- капелле
43	3 м. гаф. шкуна	Брѣдисъ д. и с. . .	HBJT	І. Мелбардъ . .	356 "	А. Пэшъ и др. . .	Мюльграбенъ
44	гаф. шкуна	Брутто д. и с. . . .	. . .	Ф. Штраумеръ .	113 н. п.	І. Вандсбергъ . . .	Шоценъ

№	Типъ	Названіе суда	Различит. знакъ	Имена шкиперовъ	Регистр. тона	Имена судовладельцевъ	Мѣсто жительства судовладельцевъ
<b>В.</b>							
45	3 м. гаф. шкуна	Валгалцѣмсъ д. и с.	HRCT	М. Петерсонъ .	260 н. п.	М. Брунслѣпъ . .	Вандзенъ
46	гаф. шкуна	Варонисъ д. и с. . . .	. . .	М. Егеръ . .	101 „	І. Фаульбаума насл.	Рига
47	3 м. шкуна	Вега д. и с. . . . .	. . .	М. Рэакъ . .	283 „	І. Марксонъ и Грантъ	Орренгофъ
48	3 м. гаф. шкуна	Вильгельмъ д. и с. . . .	. . .	І. Дрезинъ . .	216 „	Э. Морицъ и др. . .	Дондангенъ
49	„	Вильгельмъ д. и с. . . .	LJFS	Утонэртъ . .	232 с. п.	М. Грантъ . . . .	Орренгофъ
50	гаф. шкуна	Витрупъ с. . . . .	. . .	Лѣлкалнъ . .	115 „	А. Норитъ . . . .	Кирбисъ
51	3 м. гаф. шкуна	Владиміръ д. и с. . . .	HNGF	Озолинъ . . .	251 „	Озолинъ . . . . .	Рига
52	гаф. шкуна	Вольдемаръ д. и с. . . .	. . .	А. Фрейманъ .	128 „	А. Фрейманъ . . .	Дондангенъ
<b>Г.</b>							
53	гаф. шкуна	Генрихъ Магдалена д. и с. . . . .	. . .	Э. Цельминъ .	135 с. п.	І. Микельсонъ . .	Упесгриве
54	„	Генрихъ Эмма д. и с. . . .	HNQL	М. Дамкалнъ .	251 „	І. Дамкалнъ . . .	Калетенъ
55	3 м. шкуна	Георгій д. и с. . . . .	MLKB	Берзинъ . . .	269 „	І. и М. Вейде . .	Гайнашъ
56	3 м. гаф. шкуна	Гудбисъ д. и с. . . . .	HBJQ	Ц. Бауманъ .	338 „	К. и І. Веллинъ .	Руенъ
57	3 м. шкуна	Губерн. Зиновьевъ д. и с. . . . .	HBJR	К. Таммиссаръ	382 „	Я. Путнинъ . . .	Маіоренгофъ
58	гаф. шкуна	Густавъ д. и с. . . . .	. . .	Г. Калнинъ . .	162 „	Г. Калнинъ . . . .	Орренгофъ

№	Типъ	Названіе суда	Различит. знакъ	Имена шкиперовъ	Регистр. тона	Имена судовладельцевъ	Мѣсто жительства судовладельцевъ
<b>Д.</b>							
59	барка	Делта . . . . ж.	. . .	Д. Оттманъ .	537 с. п.	Д. Оттманъ . . .	Рига
60	3 м. шкуна	ДеръКурлэндеръ д. и с.	HPDN	П. Меккисъ .	372 „	Судходное Общество „Аустра“ . . .	тоже
61	гаф. шкуна	Джонъ Аннъ д. и с.	MLKN	вакантн. . . .	158 „	І. Микельсона насл.	Гайнашъ
62	„	Джонъ Эмиль д. и с.	HKJR	Якобсонъ . . .	161 „	Л. Якобсонъ . . .	Марграфенъ
63	„	Доротей д. и с. . .	MBJG	А. Фритцманъ.	123 „	К. Зебергъ . . . .	Рига
64	„	Дельфинъ д. и с. . .	. . .	Г. Трей . . . .	193 „	М. Ошмуцнѣкъ и І. Карклинь . . .	Угунцѣмъ
65	„	Дзимтене д. и с. . .	. . .	Планцъ . . . .	107 „	Братья Легздинъ и І. Индриксопъ . .	Адямюнде
<b>З.</b>							
66	3 м. гаф. шкуна	Затурнъ д. и с. . .	NBLJ	А. Конгсъ . . .	198 н. п.	І. Марксонъ . . .	Орренгофъ
67	гаф. шкуна	Земнѣкъ д. и с. . .	. . .	П. Бергъ . . .	143 „	М. Бергъ . . . .	Ангеритъ
68	3 м. гаф. шкуна	Зетти д. и с. . . .	. . .	Э. Каддакасъ .	216 „	Э. Каддакасъ . . .	Усть-Двинскъ
69	гаф. шкуна	Зибенъ д. и с. . . .	NBJP	вакантн. . . .	196 с. п.	Братья Пулинь . .	Угунцѣмъ
70	3 м. гаф. шкуна	Зинамсъ д. и с. . .	. . .	И. Ансонъ . . .	248 н. п.	К. Пулинь и др. .	тоже
71	„	Зѣдонисъ д. и с. . .	. . .	Ф. Мартинсонъ	269 с. п.	Ф. Мартинсонъ и К. Зандфельдъ . .	Дондангенъ и Гипкенъ



№	Типъ	Названіе суда	Различит. знакъ	Имена шкиперовъ	Регистр. тона	Имена судовладельцевъ	Мѣсто жительства судовладельцевъ
<b>I., II.</b>							
72	гаф. шкуна	Иоганнесъ д. и с. .	HKJT	М. Берзинъ .	204 с. п.	І. и Ф. Мартинсонъ .	Гипкенъ
73	3 м. гаф. шкуна	Ионатанъ д. и с. .	HBJL	М. Калнинъ .	296 „	І. Янсонъ и др. . .	Рига
74	3 м. шкуна	Императоръ д. и с. .	„ . . .	С. Берзинъ .	349 н. п.	І. Мартинсонъ . .	Гайнашъ
75	3 м. гаф. шкуна	Индрикъ д. и с. .	„ . . .	Крастинъ .	219 с. п.	І. Дамкалнъ . . .	Калетенъ
<b>К.</b>							
76	3 м. шкуна	Капелла д. и с. .	HBJG	П. Крэгерь .	400 с. п.	М. Бракшъ и др. .	Петерскапелле, Грюн- гофъ
77	гаф. шкуна	Катарина д. и с. .	HBWL	П. Егеръ .	134 „	П. Егеръ . . . .	Унесгриве
78	„	Катарина д. и с. .	MLRF	Р. Калнинъ .	218 „	Г. Грассъ . . . .	Кирбисъ
79	3 м. гаф. шкуна	Катарина д. и с. .	MBTD	А. Чаксте .	223 н. п.	Г. Шноръ . . . .	тоже
80	„	Каралъ д. и с. .	„ . . .	М. Зандбергъ .	260 с. п.	М. Баршъ и А. Іостъ	Мерзеревъ и Угун- цѣмъ
81	3 м. шкуна	Колумбусъ д. и с. .	„ . . .	Р. Берзинъ .	519 „	І. Путнинъ . . . .	Мајоренгофъ
82	„	Конкордія д. и с. .	„ . . .	К. Іогансонъ .	279 „	К. Іогансонъ и І. Янсонъ . . . .	Мюльграбенъ и Рига
83	„	Константинъ д. и с. .	HMSW	вакантн. . . .	369 „	А. Клейнъ . . . .	Гайнашъ
84	гаф. шкуна	Корентусъ д. и с. .	„ . . .	А. Бушъ .	88 н. п.	Л. Бушъ и др. . .	Аренсбургъ
85	„	Кристалъ д. и с. .	„ . . .	вакантн. . . .	158 с. п.	Е. Мальбергъ и Трей	Рига
86	„	Куйвишъ д. и е. .	„ . . .	Р. Калнинъ .	157 н. п.	Р. Калнинъ и др. .	Залисъ
87	„	Курземнѣксъ д. и с. .	HBJF	Планцъ . . .	244 „	Г. и І. Муцнѣкъ . .	Вандзенъ

№	Типъ	Названіе суда	Различит. знакъ	Имена никиперонъ	Регистр. тона	Имена судовоозяенъ	Мѣсто жительства судовоозяенъ
<b>Л.</b>							
88	3 м. шкуна	Латвія д. и с. . .	. . .	П. Мелбардъ .	428 с. п.	І. Дамкалнъ . . .	Калетенъ
89	3м.гаф.шкуна	Лембитъ д. и с. .	HBLR	Безбайль . .	284 „	М. Клейнъ . . .	Орренгофъ
90	3 м. шкуна	Леннокъ д. и с. .	HNGR	Дамбе. . . .	338 н. п.	тоже . . . .	тоже
91	3м.гаф.шкуна	Ливадія д. и с. .	HKRP	Оттомеръ . .	277 с. п.	Мориць и Оттомеръ	Дондангенъ
92	гаф. шкуна	Лиго д. и с. . . .	. . . .	М. Томсонъ .	95 н. п.	М. Томсонъ . . .	?
93	3м.гаф.шкуна	Лизетте д. и с. .	. . . .	А. Макевиць .	175 „	І. Крейцбергъ. . .	Калетенъ
94	„	Лилли д. и с. . .	HNQM	вакантн. . . .	324 с. п.	І. Мартинсонъ и др.	Кирбисъ
95	гаф. шкуна	Лина д. и с. . . .	HNQC	І. Бушъ . . .	101 „	К. Зебергъ . . . .	Рига
96	„	Лина д. и с. . . .	. . . .	Миккенбергъ .	145 „	М. Микенбергъ и др.	Катентокъ
97	3 м. шкуна	Линда д. и с. . .	HRFL	Лоренць . . .	296 н. п.	М. Клейнъ . . . .	Орренгофъ
98	„	Лотусъ д. и с. . .	HBGP	М. Ваймъ . . .	408 с. п.	М. Кальо и др. . .	островъ Даго
99	гаф. шкуна	Лукасъ д. и с. . .	HBGM	Г. Тэннисонъ .	202 „	Г. Тэннисонъ . . .	Перновъ
100	3м.гаф.шкуна	Лѣпъ д. и с. . . .	. . . .	М. Лѣпъ . . .	255 н. п.	М. Лѣпъ . . . .	Упесгриве
<b>М.</b>							
101	гаф. шкуна	Магдалена с. . . .	HKPS	П. Вейнбергъ .	165 с. п.	П. Вейнбергъ . . .	Плененгофъ
102	„	Мадейра д. и с. .	. . . .	К. Рубенъ . . .	158 н. п.	К. Фриденвальдъ и др.	Роіенъ
103	„	Мазирбъ д. и с. .	HRFD	В. Іорданъ . . .	212 „	В. Іорданъ и др. .	Адіамюнде
104	барка	Максима . . . ж.	. . . .	Штраусъ . . .	474 с. п.	Штраусъ и др. . .	Рига
105	гаф. шкуна	Марія д. и с. . .	HKQW	вакантн. . . .	162 „	І. Прѣдолинъ . . .	Феликсбергъ

№	Типъ	Названіе суда	Различ. знакъ	Имена шкиперовъ	Регистр. тона	Имена судовладельцевъ	Мѣсто жительства судовладельцевъ
106	3 м. шкуна	Маріе Анна д. и с.	MBGF	Э. Эртинъ . . .	255 с. п.	Э. Эртинъ . . . .	Рига
107	гаф. шкуна	Маріе д. и с. . .	. . .	І. Кириштейнъ .	108 „	Кириштейнъ и Яунземъ	Петерскапелле и Дуб-белнь.
108	3 м. гаф. шкуна	Маркусъ д. и с. .	HKDS	І. Закъ . . .	272 „	І. Дамкалнъ и др. .	Калетенъ
109	гаф. шкуна	Марсъ д. и с. . .	HRDC	вакантн. . . .	165 „	І. Фаульбаума насл.	Рига
110	„	Марсъ д. и с. . .	HMSB	Грюнэйзенъ . .	175 „	І. Граудъ . . . .	Плененгофъ
111	3 м. гаф. шкуна	Марта Марія д. и с.	HNGF	Мартинсонъ . .	301 „	Мартинсонъ и Муйжуль	Гутмансбахъ и Петерскапелле
112	„	Мартинъ Густъ д. и с.	. . .	К. Вакъ . . .	221 н. п.	М. Брунслѣпъ . . .	Вандзенъ
113	гаф. шкуна	Март. Михаэль д. и с.	HKSP	Мартинсонъ . .	238 с. п.	Ф. Вейде . . . .	Гайнашъ
114	3 м. гаф. шкуна	Март. Эдуардъ д. и с.	. . .	К. Гертнеръ . .	277 „	І. Саккаръ . . . .	Роіентъ
115	3 м. шкуна	Мартинсонъ д. и с.	HQBL	вакантн. . . .	411 „	И. Мартинсонъ . .	Гутмансбахъ
116	3 м. гаф. шкуна	Матеусъ д. и с. . .	HRDP	тоже . . . .	262 „	І. и Г. Муцифъ . .	Вандзенъ
117	3 м. шкуна	Матсъ д. и с. . . .	. . .	А. Уттопэртъ . .	293 н. п.	О. Грантъ и Уттопэртъ	Орренгофъ
118	гаф. шкуна	Меліоръ д. и с. . .	. . .	вакантн. . . .	47 „	І. Р. Вейде . . . .	Гайнашъ
119	3 м. шкуна	Меркаторъ д. и с. .	HBGL	Вальтеръ . . .	370 с. п.	М. и І. Вейде . . .	тоже
120	гаф. шкуна	Мерсрагцѣмсъ д. и с.	PBLV	М. Озолинъ . .	184 „	Л. Якобсонъ и др. .	Марграфенъ
121	3 м. шкуна	Микельсонъ д. и с.	. . .	Берзинъ . . .	317 „	Б. І. Микельсонъ . .	Гайнашъ
122	гаф. шкуна	Микельсонъ д. и с.	. . .	І. Прѣде . . .	136 н. п.	М. Микелсонъ . . .	Угунцѣмъ
123	3 м. гаф. шкуна	Микусъ д. и с. . .	. . .	К. Озисъ . . .	254 „	А. Мартинъкалнъ и Ангелсонъ . . . .	Вандзенъ



№	Типъ	Названіе суда	Различит. знакъ	Имена шкиперовъ	Регистр. тона	Имена судовладельцевъ	Мѣсто жительства судовладельца
124	Зм.гаф.шкуна	Мильда д. и с. . .	. . .	А. Томаль . .	230 с. п.	К. Лонфельдъ и др. .	Ангериъ
125	гаф. скуна	Миноръ д. и с. . .	. . .	Ф. Кугенѣкъ .	163 н. п.	Ф. Кугенѣкъ и др. .	Калетенъ
126	"	Михаэль д. и с. .	MLKW	Калнинъ . . .	130 с. п.	І. Микелсона насл. .	Гайнашъ
127	"	Молодецъ д. и с. .	. . .	вакантн. . . .	100 „	І. и М. Вейде . . .	тоже
128	"	Мониторъ д. и с. .	. . .	Рикартъ . . .	108 н. п.	І. Р. Вейде . . .	тоже
<b>Н.</b>							
129	Зм.гаф.шкуна	Нара д. и с. . . .	. . .	К. Пулинь . .	261 н. п.	Ф. Лерхъ и К. Пулинь	Угунцѣмъ
130	"	Нептунъ д. и с. .	HKSC	Уттопэртъ . .	239 с. п.	Р. и О. Грантъ . .	Орренгофъ
131	З м. скуна	Нимродъ д. и с. .	HRDL	М. Аболинь .	391 „	П. Андерсонъ . . .	Рутернъ
132	Зм.гаф.шкуна	Ноасъ д. и с. . .	HVDM	М. Шталь . .	258 н. п.	І.Шталь и Б.Бертлинь	Вандзенъ и Роіенъ
133	"	Ноасъ д. и с. . .	HPFC	Е. Викманъ .	334 с. п.	І. Екисъ . . . .	Адіамюнде
<b>О.</b>							
134	Зм.гаф.шкуна	Ольга д. и с. . . .	. . .	І. Пулинь . .	266 с. п.	Братья Пулинь . .	Угунцѣмъ
135	гаф. скуна	Ольга Эмилие д. и с.	HKNJ	Д. Романовъ .	123 „	Д. Романовъ . . .	Либава
136	"	Орестъ д. и с. . .	HKJW	А. Мазалше .	139 „	А. Эрмансонъ . . .	Ангериъ
137	З м. скуна	Оріентъ д. и с. . .	HBDN	Дрейманъ . .	496 „	Судходное Общество „Аустра“ . . .	Рига
138	"	Отто д. и с. . . .	HRFP	Г. Лауръ . .	299 н. п.	І. Мартинсонъ . .	Гутмансбахъ
139	"	Огомаръ д. и с. .	MLNT	А. Якобсонъ .	325 с. п.	О. Грантъ . . . .	Орренгофъ

№	Типъ	Названіе суда	Различит. знакъ	Имена шкиперовъ	Регистр. тона	Имена судохозяевъ	Мѣсто жительства судохозяевъ
<b>П.</b>							
140	гаф. шкуна	Пауль д. и с. . . . .		С. Пулинь . . . . .	198 с. п.	Братья Пулинь . . . . .	Угунцѣмъ
141	"	Пауль д. и с. . . . .		К. Галлинь . . . . .	121 „	М. Баршъ и К. Галлинь	Мерзеревъ
142	3 м. гаф. шкуна	Паулине д. и с. . . . .		Эглитъ . . . . .	257 „	І. Дамкалнь . . . . .	Калетенъ
143	гаф. шкуна	Паулине д. и с. . . . .		А. Риксъ . . . . .	115 н. п.	І. Теаръ и др. . . . .	Килькондъ
144	шкуна	Паулусъ д. и с. . . . .	HBDQ	Ф. Вейдеманъ . . . . .	199 с. п.	П. Бенкиса насл. . . . .	Адіамюнде
145	3 м. гаф. шкуна	Петеръ д. и с. . . . .	HRFK	І. Эргардъ . . . . .	248 „	І. Микелсона насл. . . . .	Гайнашъ
146	гаф. шкуна	Петеръ Лидія д. и с. . . . .		І. Путнинь . . . . .	139 „	І. Грелль . . . . .	Рига
147	"	Петрусь д. и с. . . . .	NBKW	І. Трумпе . . . . .	149 „	Р. Зебергъ . . . . .	тоже
148	3 м. гаф. шкуна	Питтанъ д. и с. . . . .		І. Сникеръ . . . . .	305 „	А. Вейде насл. . . . .	Гайнашъ
149	гаф. шкуна	Поларусъ д. и с. . . . .		А. Кандисъ . . . . .	150 „	І. Капкальнь . . . . .	Калетенъ
150	3 м. гаф. шкуна	Поларъ д. и с. . . . .		П. Гиртбанъ . . . . .	228 „	М. Бергъ и І. Гиртбанъ	Марграфенъ, Вандзенъ
151	гаф. шкуна	Пукисъ д. и с. . . . .		вакантн. . . . .	117 „	Ф. Лерхъ и др. . . . .	Угунцѣмъ
152	3 м. гаф. шкуна	Пулинь д. и с. . . . .		А. Поге . . . . .	306 „	І. Пулинь . . . . .	Нурмгузенъ
<b>Р.</b>							
153	гаф. шкуна	Регулусъ д. и с. . . . .		Зуте . . . . .	125 с. п.	І. Марксонъ . . . . .	Орренгофъ
154	3 м. шкуна	Регулусъ д. и с. . . . .		К. Вауэръ . . . . .	429 „	А. В. Вейде . . . . .	Гайнашъ
155	3 м. гаф. шкуна	Рейнвальдъ д. и с. . . . .		К. Рейнвальдъ . . . . .	247 „	Р. Рейнвальдъ . . . . .	Роіентъ
156	"	Рейнгардъ д. и с. . . . .		П. Бауманъ . . . . .	245 „	І. Шноре и др. . . . .	Рутерпъ
157	"	Рига д. и с. . . . .	NBKV	Мускаръ . . . . .	299 „	тоже	тоже

№	Типъ	Названіе суда	Различит. знакъ	Имена шкиперовъ	Регистр. тона	Имена судовладельцевъ	Мѣсто жительства судовладельцевъ
158	3 м. шкуна	Ринушенъ д. и с. .	MBSN	Ласисъ . . .	298 с. п.	Ласисъ . . . . .	Рига
159	гаф. шкуна	Розаліе д. и с. . .	PMFB	вакантн. . . .	216 „	М. Кирштейнъ . . .	Петерскапелле
160	„	Ронисъ д. и с. . . .	. . . .	Надзинъ . . . .	136 н. п.	Г. Мюндеръ . . . .	Марграфенъ
161	3 м. гаф. шкуна	Роя д. и с. . . . .	HKRB	вакантн. . . . .	292 с. п.	Дункель и др. . . .	Роіенъ
162	гаф. шкуна	Роѣнѣкъ д. и с. . .	. . . .	Э. Штраухъ . . .	123 н. п.	Вигрѣсъ и Рожкальнъ	тоже
163	„	Руденсъ д. и с. . . .	. . . .	К. Зандерсонъ . .	100 с. п.	І. Пулинъ . . . . .	Нурмгузенъ
164	„	Рукисъ д. и с. . . .	. . . .	К. Фишеръ . . . .	117 „	К. Фишеръ и др. . .	Ангернъ
165	3 м. шкуна	Руте д. и с. . . . .	. . . .	І. Биркъ . . . . .	348 н. п.	І. Екисъ и др. . . .	Адіамюнде
<b>С.</b>							
166	3 м. гаф. шкуна	Салме д. и с. . . . .	HRFG	Падимейстеръ . .	279 с. п.	І. Кристенбрунъ . .	Каспервикъ
167	„	Свейксъ д. и с. . . .	HBLD	Лиліенталь . . . .	287 „	Братья Пулинъ . . .	Угунцѣмъ
168	„	Свиксъ д. и с. . . . .	. . . .	Э. Вейнбергъ . . .	192 н. п.	І. Пулинъ . . . . .	Нурмгузенъ
169	„	Слика д. и с. . . . .	HDCF	К. Динсбергъ . . .	228 „	Братья Гриванъ . . .	Дондангенъ
170	„	Старсъ о. и с. . . . .	. . . .	П. Юргенбергъ . .	235 „	М. Моргенштернъ и др.	Угунцѣмъ
<b>Т.</b>							
171	гаф. шкуна	Танита д. и с. . . . .	. . . .	М. Грикке . . . . .	142 с. п.	І. Саккаръ . . . . .	Роіенъ
172	3 м. гаф. шкуна	Тевія д. и с. . . . .	HRCQ	І. Мартинсонъ . .	305 „	І. Дамкалнъ . . . . .	Калетенъ
173	„	Титана д. и с. . . . .	HNGK	П. Пуринъ . . . . .	324 „	Г. и І. Муцнѣкъ . . .	Вандзенъ
174	„	Трина Цэциліе д. и с.	. . . .	Ф. Р. Андрусъ . .	255 „	М. Фишеръ и др. . .	Ангернъ



№	Типъ	Названіе суда	Различит. знакъ	Имена шкиперовъ	Регистр. тона	Имена судовладельцевъ	Мѣсто жительства судовладельцевъ
<b>У.</b>							
175	3 м. гаф. шкуна	Угунцѣмъ д. и с. .	HNGB	К. Пауловскій .	267 с. п.	Братья Пулинъ . .	Угунцѣмъ
176	гаф. шкуна	Узцитаба д. и с. . . .		І. Фрейманъ .	137 „	І. Шейнеръ и др. .	Мелзилленъ
177	„	Упесгриве д. и с. . . .		Б. Лѣнъ . . .	228 „	М. Лѣнъ . . . .	Упесгриве
178	3 м. гаф. шкуна	Уранусъ д. и с. .	HBLK	Пѣддеръ . . .	315 „	О. Грантъ . . . .	Орренгофъ
<b>Ф.</b>							
179	гаф. шкуна	Фамиліе д. и с. . .	HRFB	Мазанше . . .	172 с. п.	І. Мазанше . . . .	Ангернъ
180	„	Факія д. и с. . . . .		П. Шнейдеръ .	134 н. п.	Ф. Фриденбергъ . .	тоже
181	3 м. гаф. шкуна	Фата Моргана д. и с. . . .		М. Брунслѣпъ .	181 „	І. и М. Брунслѣпъ .	Вандзенъ
182	3 м. шкуна	Феодоръ д. и с. . . . .		І. Андресонъ .	402 с. н.	Ф. Дубковскій и Ми- хельманъ . . . .	Гутмансбахъ
183	гаф. шкуна	Фомальгаутъ д. и с. . . . .		К. Шультманъ	174 н. п.	К. Шультманъ и др.	Гипкенъ
184	3 м. гаф. шкуна	Фортуна д. и с. . . . .		А. Томель . .	175 с. п.	А. Томель . . . .	Рига
185	гаф. шкуна	Фортуна д. и с. . . . .		П. Брахманъ .	79 н. п.	Г. Кальнинъ . . . .	Орренгофъ
186	„	Фортуна д. и с. . . . .		К. Шуппе . .	98 „	П. Лаунитцъ . . . .	Дондангенъ
187	„	Фрицъ д. и с. . . . .		вакантн. . . .	151 с. п.	І. Дамкалнъ . . . .	Калетенъ
188	3 м. гаф. шкуна	Фрицъ Густавъ д. и с. .	HBLM	Г. Саусинъ . .	312 „	І. Саусинъ . . . .	Кирбисъ
189	гаф. шкуна	Фуксъ д. и с. . . . .	HNGQ	І. Краузе . .	152 н. п.	І. Микелсонъ . . . .	Гайнашъ

№	Типъ	Названіе суда	Различит. знакъ	Имена шкиперовъ	Регистр. тона	Имена судохозяевъ	Мѣсто жительства судохозяевъ
<b>Ц.</b>							
190	гаф. шкуна	Ценитъ д. и с. . . .	. . . .	І. Кириштейнъ	198 с. п.	І. Кириштейнъ . . .	Роіенъ
191	3 м. гаф. шкуна	Цериба д. и с. . . .	HRCF	П. Бауманъ . . .	315 „	Братъя Пулинъ . . .	Угунцѣмъ
192	„	Циркусъ д. и с. . . .	. . . .	І. Дрейманъ . . .	207 „	І. Дрейманъ и др. . .	Марграфенъ
<b>Ш.</b>							
193	гаф. шкуна	Шталь д. и с. . . .	. . . .	Б. Шталь . . .	188 с. п.	І. Шталь . . . . .	Калетенъ
<b>Э.</b>							
194	гаф. шкуна	Эйтингъ д. и с. . . .	. . . .	вакантн. . . .	92 н. п.	І. Гулбе . . . . .	Кирбисъ
195	3 м. гаф. шкуна	Эйфрозине д. и с. . . .	. . . .	М. Кургу . . .	246 „	Ф. Фрейбергъ и І. Граудъ . . . . .	Плененгофъ
196	3 м. шкуна	Экваторъ д. и с. . . .	HBGJ	Сакне . . . .	411 с. п.	Братъя Вейде . . .	Гайнашъ
197	гаф. шкуна	Эльвира д. и с. . . .	HBLT	П. Ауманъ . . .	120 „	К. Ауманъ и Антманъ	Вайдентъ и Питра- гентъ
198	3 м. шкуна	Эльза Аугусте д. и с. . . .	. . . .	С. Муйшулъ . . .	195 н. п.	С. Муйшулъ и др. . .	Петерскапелле
199	гаф. шкуна	Эмилие д. и с. . . .	HKNL	вакантн. . . .	152 „	І. Розенбергъ и др. .	Царникау
200	3 м. шкуна	Эмилија д. и с. . . .	. . . .	Ф. Крейцбергъ . . .	349 с. п.	Г. Дамкалнъ . . . .	Калетенъ
201	3 м. гаф. шкуна	Эмма д. и с. . . .	. . . .	Янкевицъ . . .	266 „	Братъя Мартинкалнъ	Вандзенъ
202	„	Эмма д. и с. . . .	HMRV	Ө. Дишлеръ . . .	285 „	П. І. Осисъ и І. Кириштейнъ . . .	Тальсенъ и Роіенъ

№	Типъ	Названіе суда	Различит. знакъ	Имена шкиперовъ	Регистр. тона	Имена судовладельцевъ	Мѣсто жительства судовладельцевъ
203	гаф. шкуна	Эмма д. и с. . . .	HBFQ	І. Аугустъ . .	83 н.п.	І. Янсонъ и др. . .	Рига
204	"	Эмма Маріе д. и с.	. . .	Шведе . . .	182 „	Г. Дамкалнъ . . .	Калетенъ
205	3 м. гаф. шкуна	Эрглисъ д. и с. . .	. . .	М. Бахманъ . .	230 с. п.	М. Бахманъ . . .	Мюльграбенъ
206	гаф. шкуна	Эрика д. и с. . . .	. . .	Г. Фрейбергъ .	98 н.п.	І. Янсонъ и др. . .	Рига
207	"	Эрнстъ д. и с. . . .	. . .	Э. Прѣдинъ . .	173 „	Э. Прѣдинъ и др. .	Калетенъ
208	3 м. гаф. шкуна	Эрнстъ Альфредъ д. и с. . . . .	HRFC	Г. Мартинсонъ	317 с. п.	Эрнстъ Морицъ и др.	Дондангенъ
209	"	Эрнстъ Давидъ д. и с. . . . .	HNQG	Э. Грече . . .	288 „	Грече и др. . . .	Петерскапелле
<b>Ю</b>							
210	3 м. гаф. шкуна	Юліе Маріе д. и с.	HBFG	Лѣлкалнъ . .	280 с. п.	Г. и І. Муцнѣкъ .	Вандзенъ
211	барка	Юно д. . . . .	. . .	вакантн. . . .	374 „	Блазе . . . . .	Виндава
212	3 м. гаф. шкуна	Юпитеръ д. и с. .	HNQS	І. Якобсонъ . .	305 н.п.	І. Марксонъ . . .	Орренгофъ
<b>Я.</b>							
213	3 м. гаф. шкуна	Ядвига д. и с. . .	. . .	І. Краукле . .	299 с. п.	І. Озолинъ и І. Краукле . . . .	Залисмюнде
214	"	Язепъ д. и с. . .	HBFC	Э. Шультнеръ .	284 н.п.	І. Шталь и др. . .	Калетенъ





# Морскіе пароходы.

№	Корреспонденты.	Номеръ патента.	Названіе суда.	Различит. знакъ.	Имена шкиперовъ.	Номи. лош. силъ.	Регистр. тона.
1	Гельмсингъ и Гриммъ. . .	. . .	Ксеvія . . . . . в.	. . . .	І. Озолинъ . . . .	350	2031,57 н. п.
2	"	. . .	Бэтти . . . . . в.	. . . .	П Анкуръ . . . .	257	1775 с. п.
3	"	. . .	Зигридъ . . . . . в.	. . . .	І. Михельсонъ . . .	218	1329 "
4	"	. . .	Дагмаръ . . . . . в.	. . . .	О. Блуменфельдъ .	215	1322 "
5	"	. . .	Кэти . . . . . в.	. . . .	В. Русовъ . . . .	215	1322 "
6	"	. . .	Эрика . . . . . в.	. . . .	Г. Силлингъ . . . .	215	1322 "
7	"	. . .	Анна . . . . . в.	. . . .	Хр. Грюнбергъ . . .	189	1137 "
8	"	. . .	Ольга . . . . . в.	. . . .	Штэссеръ . . . .	187	1134 "
9	"	. . .	Вѣра . . . . . в.	. . . .	Скридули . . . .	134	910 "
10	"	. . .	Вел. кн. Ахександръ Михайловичъ	. . . .	Д. Бенгсонъ . . . .	255	833 н. п.
11	"	. . .	Сергѣй . . . . . в.	. . . .	В. Грелъ . . . .	255	830 "
12	"	. . .	Михаилъ . . . . . в.	. . . .	І. Тодъ . . . .	255	805 "
13	"	. . .	Мэри . . . . . в.	МКРС	А. Янкевиць . . . .	125	770 с. п.
14	К. Зебергъ . . . . .	. . .	Генералъ Радецкій . в.	. . . .	Н. Бауэръ . . . .	150	721 н. п.
15	"	. . .	Генералъ Циммерманъ в.	. . . .	Г. Пукне . . . .	160	757 "
16	Рижское Пароходное общество	7	Гурикани . . . . . в.	НКЛМ	Р. Шмидтъ . . . .	110	595 с. п.
17	"	5	Императоръ Николай II в.	. . . .	Р. Юнкеръ . . . .	150	568 "
18	"	8	Константинъ . . . . в.	НКСМ	К. Вольтеръ . . . .	100	512 "
19	"	2	Двина . . . . . в.	МВНУ	М. Силлинъ . . . .	80	473 "
20	"	4	Рига . . . . . в.	МВГТ	Л. Шмидтъ . . . .	80	304 "

# Буксирные и рѣчные пароходы.

№	Корреспонденты.	Нумеръ патента.	Названіе суда.	Имена шкиперовъ.	Номин. лош. сила.	Регистр. тона.	
1	Администрація Рижск. городск. пароходнаго сообщенія . . .		A . . . . .	Г. Клоккъ . . . . .	16	12 с. н.	ж.
2	"		B . . . . .	М. Озолинъ . . . . .	16	12 "	
3	"		C . . . . .	І. Музыкантъ . . . . .	16	12 "	
4	"		D . . . . .	І. Силлинъ . . . . .	16	12 "	
5	"		E . . . . .	І. Шеффель . . . . .	16	12 "	
6	"		F . . . . . в.	І. Спанкъ . . . . .	13	6 "	
7	"		G . . . . . в.	І. Кливе . . . . .	13	6 "	
8	"		H . . . . . в.	Г. Ауцъ . . . . .	13	6 "	
9	"		I . . . . . в.	Г. Чикстъ . . . . .	17 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	6 "	
10	"		K . . . . . в.	Г. Струппъ . . . . .	35	—	
11	"		L . . . . . в.	Г. Краузе . . . . .	35	—	
12	Рижскій Биржевой Комитетъ .	5	Геркулесъ . . . . . в.	І. Плавильскъ . . . . .	100	56 "	
13	"	21	Симсонъ . . . . .	вакантн. . . . .	120	109 "	
14	"	4	Кометъ . . . . . в.	Смилга . . . . .	12	8 "	
15	"	58	Планетъ . . . . . в.	Вигулъ . . . . .	25	14 "	
16	"	62	Гернмаркъ . . . . . в.	Г. Кохъ . . . . .	60	30 "	
17	"		Цандеръ . . . . . в.	Эрръ . . . . .	60	30 "	
18	"		Рудольфъ Керковиусъ в.	Г. Миллеръ . . . . .	60	30 "	
19	Гельмсингъ и Гриммъ . . . .	11	Москито . . . . . в.	Геррманъ . . . . .	45	12 "	



№	Корреспонденты.	Нумеръ патента.	Названіе суда.	Имена шкиперовъ.	Ноим. лон. сила.	Регистр. тона	
20	А. Аугсбургъ . . . . .	. . .	Прима I . . . . . в.	Бауманъ . . . . .	10	25 с. п.	Ж.
21	" . . . . .	. . .	Секунда II . . . . . в.	вакантн. . . . .	10	25 "	
22	" . . . . .	. . .	Агнесъ III . . . . . в.	тоже . . . . .	7 <sup>1/2</sup>	4 н. п.	
23	" . . . . .	. . .	Кварта IV . . . . . в.	І. Яунземъ . . . . .	3	6 с. п.	
24	" . . . . .	. . .	Квинта V . . . . . в.	Невердовскій . . . . .	3	6 "	
25	" . . . . .	. . .	Секста VI . . . . . в.	вакантн. . . . .	10	25 "	
26	" . . . . .	22	Септима VII . . . . . в.	Зарринъ . . . . .	10	25 "	
27	" . . . . .	. . .	Прэцизе XI . . . . . в.	вакантн. . . . .	12	18 "	
28	" . . . . .	29	Вольдемаръ Шперлингъ XII в.	Чандеръ . . . . .	30	35 н. п.	
29	" . . . . .	18	Экспрессъ XIII . . . . . в.	Шейбе . . . . .	15	28 с. п.	
30	" . . . . .	57	Рига-Больдераа XIV в.	Каіокъ . . . . .	15	28 "	
31	" . . . . .	. . .	Штинтзе XV . . . . . в.	вакантн. . . . .	10	10 "	
32	" . . . . .	. . .	Городск. Голова Керковиусъ XVI в.	І. Кампе . . . . .	30	35 "	
33	" . . . . .	. . .	Адольфъ Агте XVII в.	А. Крастинъ . . . . .	62	40 "	
34	" . . . . .	. . .	Зириусъ XVIII . . . . . в.	вакантн. . . . .	15	10 "	
35	"Гермесъ" . . . . .	8	Аа . . . . . в.	Розенфельдъ . . . . .	12	10 "	
36	" . . . . .	. . .	Гермесъ . . . . . в.	Реттерманъ . . . . .	4	—	
37	Братья Кроссъ . . . . .	. . .	Кондоръ . . . . . в.	Рэно . . . . .	75	—	
38	" . . . . .	9	Адлеръ . . . . . в.	вакантн. . . . .	21	82 "	
39	П. П. Станкевицъ . . . . .	19	Активъ . . . . . в.	тоже . . . . .	10	6 "	
40	А. Штраухъ и М. Крумингъ	106	Даленъ . . . . . в.	К. Бергъ . . . . .	25	50 "	

№	Корреспонденты.	Нумеръ патента.	Названіе суда.	Имена шкиперовъ.	Номин. лоп. сила.	Регистр. тона	
41	А. Штраухъ и М. Крумингъ	2354	Биненгофъ . . . . в.	Бауманъ . . . .	12	10 с. п.	ж.
42	„	„	Газенгольмъ . . . . в.	Жагаръ-Кисъ . .	12	—	
43	„	3171	Ивапъ . . . . . в.	І. Берзинъ . . . .	12	—	
44	„	„	Катлекалнъ . . . . в.	І. Нейландъ . . . .	25	—	
45	„	86	Александеръ . . . . в.	Нрейсъ . . . . .	20	10 „	
46	„	„	Бобби . . . . . в.	И. Бергъ . . . . .	10	—	
47	„	214	Нептунъ . . . . . в.	Г. Верзингъ . . . .	45	42 „	
48	„	„	Фрицъ . . . . . в.	вакантн. . . . .	8	—	
49	К. Глазенапъ . . . . .	„	Анна . . . . . в.	?	—	—	
50	Анд. Роне . . . . .	„	Андреасъ . . . . . в.	Роне . . . . .	—	—	
51	А. Элрихъ и Ко. . . . .	45	Баку . . . . . в.	Апсе . . . . .	12	7 „	ж.
52	Ө. Иихлау . . . . .	„	Бенкенсгольмъ . . . . в.	Грицманъ . . . . .	25	13 „	
53	Новиковъ и Тиль . . . . .	49	Блицъ . . . . . в.	вакантн. . . . .	10	5 „	
54	„ . . . . .	51	Меркурій . . . . . в.	Петерсонъ . . . . .	18	10 „	
55	Б. М. Сапотницкій и Виленкинъ . . . . .	„	Анна . . . . . в.	вакантн. . . . .	8	—	
56	„ . . . . .	„	Максъ . . . . . в.	„ . . . . .	8	—	
57	„ . . . . .	„	Кодимо . . . . . в.	„ . . . . .	20	—	
58	„ . . . . .	„	Курландія . . . . . в.	„ . . . . .	25	10 „	
59	„ . . . . .	„	Уна . . . . . в.	„ . . . . .	25	10 „	
60	М. Ф. Нестеровъ . . . . .	„	Браво . . . . . в.	?	—	—	
61	„ . . . . .	„	Россія . . . . . в.	?	—	—	

№	Корреспонденты.	Нумеръ патента.	Названіе суда.	Имена шкиперовъ.	Номин. лош. сила.	Регистр. тона.	
62	М. Ф. Нестеровъ . . . . .		Воля Владиміръ . . . в.	?	—	—	
63	Л. Г. Янсонъ . . . . .		Бруно . . . . . в.	?	—	—	
64	Г. В. Шуманъ . . . . .	39	Викингъ . . . . . в.	Удеръ . . . . .	20	10 с. п.	
65	П. П. Бергъ . . . . .	46	Владиміръ . . . . . в.	Бергъ . . . . .	12	6 „	
66	Ганса Берзинга насл. . . . .		Волебусъ . . . . . в.	?	—	—	
67	І. М. Курландъ . . . . .		Халло . . . . . в.	?	—	—	
68	Братья Зебергъ . . . . .	16	Уніонъ . . . . . в.	І. Адамсонъ . . . . .	15	12 „	
69	„ . . . . .		Вассерботъ . . . . . в.	Г. Вимбе . . . . .	15	18 н. п.	
70	Вольд. Г. Шнерлингъ . . . . .	33	Золидъ . . . . . в.	Крастинъ . . . . .	45	38 с. п.	
71	„ . . . . .	35	Двина . . . . . в.	П. Берзингъ . . . . .	40	40 „	
72	Хр. Кергалъ . . . . .		Дельфинъ . . . . . в.	Г. Пукне . . . . .	18	10 „	ж.
73	Эрнстъ Гэтце . . . . .		Элизабетъ . . . . . в.	Дурингъ . . . . .	18	—	
74	„ . . . . .		Марія . . . . . в.	Розенфельдъ . . . . .	6	—	
75	„ . . . . .		Робертъ . . . . . в.	А. Розенфельдъ . . . . .	22	—	
76	Ф. А. Эйхе . . . . .		Штернъ . . . . . в.	?	—	—	
77	И. И. Фришманъ . . . . .		Земгалѣтсъ . . . . . в.	?	—	—	
78	Цементн. зав. К. Хр. Шмидтъ . . . . .		Подераа . . . . . в.	Кранихъ . . . . .	18	—	
79	А. Алслебенъ . . . . .		Ирма . . . . . в.	Хр. Чунчинъ . . . . .	10	—	
80	Братья Френкель . . . . .	44	Флора . . . . . в.	Рудольфъ . . . . .	14	6 „	
81	Г. А. Бутовичъ . . . . .		Краке . . . . . в.	П. Адамсонъ . . . . .	25	12 „	
82	Братья Нестеровы . . . . .		Ласточка . . . . . в.	?	—	—	



№	Корреспонденты.	Нумеръ патента.	Названіе суда.	Имена шкиперовъ.	Номин. лонг. сила.	Регистр. тона.	
83	Братья Нестеровы . . . . .	69	Работникъ . . . . . в.	?	18	8 с. п.	Ж.
84	Марія Г. Мольденгауеръ . . . . .		Люція . . . . . в.	?	—	—	
85	С. І. Флейшъ . . . . .		Ликсна . . . . . в.	?	—	—	
86	А. А. Янсонъ . . . . .		Мартинъ . . . . . в.	А. Янсонъ . . . . .	3	4 „	
87	М. І. Селъ . . . . .	52	Митава . . . . . в.	В. Селъ . . . . .	25	40 „	
88	„ . . . . .	25	Омнибусъ . . . . .	?	25	30 „	
89	„ . . . . .	53	Навлъ . . . . . в.	Э. Килиъ . . . . .	12	18 „	
90	І. І. Банге . . . . .	3	Мобиль . . . . . в.	вакантн. . . . .	15	6 „	
91	„ . . . . .		Павлъ . . . . . в.	?	—	—	
92	В. А. Іохеръ . . . . .		Іосифъ . . . . . в.	?	—	—	
93	А. Д. Трифоповъ . . . . .	40	Москва . . . . . в.	В. Брѣде . . . . .	15	8 „	
94	А. І. Вейнбергъ . . . . .		Марія . . . . . в.	?	—	—	
95	Инд. Зильбергъ . . . . .		Мира . . . . . в.	Инд. Зильбергъ . . . . .	18	—	
96	А. Вигандтъ . . . . .		Маркъ . . . . . в.	А. Вигандтъ . . . . .	5	5 п. п.	
97	І. Лугге . . . . .	41	Нева . . . . . в.	Л. Лугге . . . . .	30	24 с. п.	
98	„ . . . . .	43	Рота . . . . . в.	Нейландъ . . . . .	12	7 „	
99	А. Баллодъ . . . . .		Нора . . . . . в.	Закке . . . . .	12	11 „	
100	К. А. Линде . . . . .	20	Нилотъ . . . . . в.	К. А. Линде . . . . .	30	28 „	
101	Авг. Домбровский . . . . .	7	Паратъ . . . . . в.	Менцъ . . . . .	18	10 „	
102	А. Штраутманъ . . . . .	48	Прима . . . . . в.	вакантн. . . . .	9	4 „	
103	„ . . . . .		Катарина . . . . . в.	Нейбургъ . . . . .	12	10 „	

№	Корреспонденты	Нумеръ патента	Названіе суда	Имена шкиперовъ	Номин. лош. сила	Регистр. тона	
104	Фрезе и Ко. . . . .		Плэзиръ . . . . . в.	?	—	—	
105	І. А. Рейнбергъ . . . . .	36	Рига . . . . . в.	Аугустовскій . . .	25	19 с. п.	
106	Николай Гарманъ . . . . .	28	Ривалъ . . . . . в.	Сиполь . . . . .	15	7 „	
107	Е. Ф. Нестерова насл. . . . .	54	Рязань . . . . . в.	І. Грюнфельдъ . . .	22	10 „	
108	Ф. Шапиро . . . . .		Зильвія . . . . . в.	І. Гульбе . . . . .	25	12 н. п.	
109	С. А. Рубцовъ . . . . .		Свѣтъ . . . . . в.	?	—	—	
110	С. Шалитъ и М. Берлинъ . . . . .		Синаи . . . . . в.	вакантн. . . . .	14	—	
111	І. Л. Морръ . . . . .		Сатурнъ . . . . . в.	?	—	—	
112	А. П. Несадомовъ . . . . .		Удалой . . . . . в.	?	—	—	
113	М. Мироновицъ . . . . .	70	Цито . . . . . в.	?	13	7 с. п.	
114	Бейеръ и Ванагъ . . . . .		Юнге . . . . . в.	вакантн. . . . .	4	8 „	ж.
115	В. Г. Финъ фанъ Драатъ . . . . .		Голландія . . . . . в.	Юргенсонъ . . . . .	28	—	
116	„ . . . . .		Фризія . . . . . в.	Унгеръ . . . . .	7	—	
117	Джонъ Зебергъ . . . . .		Яковъ . . . . . в.	Я. Яунземъ . . . . .	30	12 „	
118	„ . . . . .		Цезаръ . . . . . в.	Дугге . . . . .	25	—	
119	А. Тайлоръ . . . . .		Викторія . . . . . в.	вакантн. . . . .	18	10 „	
120	Павлъ М. Путнинъ . . . . .		Наулъ . . . . . в.	М. Путнинъ . . . . .	35		
121	В. Клейнбергъ . . . . .	23	Мэри . . . . .	вакантн. . . . .	36	34 „	
122	„ . . . . .		Двина . . . . . в.	К. Балдоханецъ . . .	7	5 „	
123	А. Штраухъ и М. Крумингъ . . . . .		Арго . . . . . в.	вакантн. . . . .	6	—	
124	„ . . . . .	2349	Стрѣлокъ . . . . . в.	„ . . . . .	4	—	

# Распредѣленіе

## должностей по Рижскому биржевому обществу за 1903 годъ.

### I.

#### Члены Рижскаго Биржевого Комитета

(по ихъ старшинству).

Г-нъ консулъ Морицъ Ѳедоровичъ Любекъ	}	до 1904 г.
„ Максъ Александровичъ фонъ Гейманъ		
„ Генрихъ Генриховичъ Керганъ		
„ генеральный консулъ Карлъ Ивановичъ Гельмсингъ	}	до 1905 г.
„ старшина Робертъ Карловичъ Браунъ		
„ Джемсъ Фридриховичъ Зирингъ		
„ Юлій Ѳедоровичъ Фогельзангъ	}	до 1906 г.
„ вице-консулъ Андрей Андреевичъ Ларсонъ		
„ вице-консулъ Карлъ Фридриховичъ Ланге		
„ старшина Магнусъ Карловичъ Панневицъ	}	до 1907 г.
„ старшина Вильгельмъ Людвиговичъ Керковиусъ		
„ Александръ Александровичъ Менцендорфъ		
„ коммерціи совѣтникъ Николай Эмильевичъ Фенгеръ	}	до 1908 г.
„ старшина Августъ Вильгельмъ Мюндель		
„ Чарльсъ Фридриховичъ Дрисгаузъ		

#### Замѣстители:

Г-нъ Вячеславъ Ефимовичъ Ефтановичъ
„ Вильгельмъ Карловичъ Бейерманъ
„ Вильгельмъ Ѳскаровичъ фонъ Зенгбушъ
„ Александръ Александровичъ Аугсбургъ
„ Гуго Ивановичъ Фокродтъ



## II.

## Коммисіи биржевого общества.

## А. Постоянныя коммисіи.

## 1. Распорядительное присутствіе Биржевого Комитета:

предсѣдатель:	г-нъ	консулъ	М. О. Любекъ.
вицъ-предсѣдатель:	„	старшина	М. Панневицъ.
I биржевой старшина:	„	генеральный консулъ	К. И. Гельмсингъ.
II „ „	„	вицъ-консулъ	А. А. Ларсонъ.
III „ „	„		Ю. Фогельзангъ.

## Замѣстители:

г-нъ Ч. Ф. Дрисгаузъ.  
„ старшина Роб. Браунъ.

## 2. По завѣдыванію кассою биржевого общества:

г-нъ предсѣдатель консулъ М. Любекъ.  
„ старшина М. Панневицъ.  
„ генералъ-консулъ К. Гельмсингъ.

## 3. По завѣдыванію биржевымъ домомъ и для охраненія порядка на биржѣ:

г-нъ генер.-консулъ К. И. Гельмсингъ.  
„ вицъ-консулъ А. А. Ларсонъ.  
„ Ю. Фогельзангъ.

## 4. По завѣдыванію биржевымъ амбаромъ:

г-нъ вицъ-консулъ А. А. Ларсонъ.  
„ старшина В. Френкель.  
„ Г. Лерумъ.

## 5. По завѣдыванію портовыми сооруже́ніями, зимнею и мюль-грабенскою гаванями, землечерпательными работами и пароходами Биржевого Комитета:

г-нъ Г. Керганъ.  
„ старшина Р. Браунъ.  
„ Ч. Дрисгаузъ.

## 6. По завѣдыванію плавучимъ докомъ:

г-нъ старшина А. Мюпдель.  
„ генеральн. консулъ К. Гельмсингъ.  
„ старшина А. Аугсбургъ.

## 7. По завѣдыванію навигаціоннымъ училищемъ, пріютомъ моряковъ, учрежденіемъ Владиміръ-Марія, кассою больницы для моряковъ:

г-нъ старшина М. Панневицъ.  
„ Джемсъ Зпрингъ.  
„ В. О. фонъ Зенгбушъ.

8. По завѣдыванію подъемными кранами:
  - г-нъ старшина М. Панневицъ.
  - „ „ К. Янзенъ.
  - „ вицъ-консулъ К. Ланге.
9. По общимъ вопросамъ судоходства:
  - г-нъ предсѣд. М. Любекъ.
  - „ К. Г. фонъ Зенгбушъ.
  - „ А. Карэ.
10. По желѣзнодорожнымъ дѣламъ:
  - г-нъ вицъ-консулъ К. Ланге.
  - „ М. фонъ Гейманъ.
  - „ альтерманъ Г. Штида.
  - „ вицъ-консулъ А. Ларсонъ.
  - „ Ю. Фогельзангъ.
  - „ Ч. Дрисгаузъ.
  - „ старшина А. Мюндель.
  - „ Гуго Фокродтъ.
  - „ Эд. Краузе.
11. По дѣламъ торговли пенькою, масломъ и табакомъ:
  - г-нъ старшина Р. Бирихъ.
  - „ В. Меслинъ.
12. По дѣламъ льняной торговли:
  - г-нъ А. Зельмеръ, мл.
  - „ А. Шиманъ.
  - „ В. Меслинъ.
13. По дѣламъ хлѣбной и сѣмянной торговли:
  - г-нъ вицъ-консулъ А. Ларсонъ.
  - „ Г. Лерумъ.
  - „ Ч. Дрисгаузъ.
  - „ В. Штепдеръ.
  - „ В. Бейерманъ.
  - „ Юл. Мюллеръ.
14. По дѣламъ торговли выжимками:
  - г-нъ Ч. Дрисгаузъ.
  - „ коммерціи совѣтникъ Н. Фенгеръ.
  - „ Л. Ф. Мейеръ.
  - „ С. П. Климовъ.

## 15. Арбитражная коммисія по торговлѣ выжимками:

- г-нъ Ч. Дрисгаузъ.
- „ вицъ-консулъ А. Ларсонъ.
- „ Л. Ф. Мейеръ.

## 16. Арбитражная коммисія по торговлѣ хлѣбомъ и сѣменами:

- г-нъ вицъ-консулъ А. Ларсонъ, предсѣд.
- „ Г. Лерумъ, вицъ-предсѣд.
- „ Ч. Дрисгаузъ.
- „ В. Штендеръ.
- „ В. Бейермапъ.
- „ Ю. Мюллеръ.
- „ С. П. Климовъ.
- „ А. Зельмеръ, мл.

## 17. По составленію свѣдѣній о цѣнахъ на хлѣбъ, о морскихъ фрахтахъ и о страховкѣ:

- г-нъ вицъ-консулъ А. Ларсонъ.
- „ Ч. Дрисгаузъ.
- „ В. Бейермапъ.
- „ Г. Лерумъ.
- „ К. Г. фонъ Зенгбушъ.
- „ Ю. Мюллеръ.
- „ А. Карэ.

## 18. По лѣсному торгу:

- г-нъ старшина Р. Браунъ.
- „ Г. Керганъ.
- „ Дж. Зирингъ.
- „ Р. Лира.
- „ К. П. А. Рейхенеккеръ.
- „ С. Реше.
- „ В. О. фонъ Зенгбушъ.

## 19. По торговлѣ сельдами:

- г-нъ Н. Х. Вѣндъ.
- „ А. Петерсонъ.

## 20. По привозной торговлѣ:

- г-нъ вицъ-консулъ К. Лапге.
- „ Ал. Менцендорфъ.
- „ альтерманъ Г. Штида.
- „ Викторъ Менцендорфъ.
- „ Ф. Х. Виркау.
- „ Іог. Гензель.
- „ И. Ѳ. Фермапъ.
- „ Г. Фокродтъ.
- „ Евг. Шварцъ.



21. По мѣстной фабричной промышленности и мануфактурному торгу:
- г-нъ Ю. Фогельзангъ.
  - „ старшина Авг. Мюндель.
  - „ вице-консулъ П. Шварцъ.
  - „ М. фонъ-Гейманъ.
  - „ В. Керковіусъ.
  - „ В. Ефтановичъ.
  - „ инженеръ К. Лезеръ.
  - „ Д-ръ А. фонъ Бюнгнеръ.
  - „ В. Виръ.
  - „ Фр. Р. Лауренцъ.
  - „ инженеръ Г. Гензенъ.
  - „ директоръ Фалькенбергъ.
  - „ инженеръ Г. Керковіусъ.
  - „ инженеръ Максъ Рутенбергъ.
  - „ консулъ Р. Г. Мантель.
  - „ Ю. Ф. Павелъ Бемъ.
22. По дѣламъ Рижской биржевой артели:
- г-нъ вице-консулъ К. Ланге.
  - „ вице-консулъ А. Ларсонъ.
  - „ Ч. Дрисгаузъ.
  - „ А. Зельмеръ, мл.
23. По таможеннымъ дѣламъ и отвѣтственной таможенной артели:
- г-нъ старшина М. Паниевичъ.
  - „ вице-консулъ К. Ланге.
  - „ старшина Карлъ Янзенъ.
  - „ К. Цельминъ.
24. По дѣламъ торговой статистики, Вѣстника Рижской биржи и по телеграфной части:
- г-нъ Ч. Дрисгаузъ.
  - „ вице-консулъ А. Ларсонъ.
  - „ Ю. Фогельзангъ.
  - „ Г. Керганъ.
25. По торговымъ обычаямъ Рижской биржи:
- г-нъ коммерціи совѣтникъ Н. Фенгеръ.
  - „ альтерманъ Г. Штида.
  - „ коммерціи сов. Р. Керковіусъ.
  - „ генеральный консулъ К. Гельмзингъ.
  - „ вице-консулъ А. Ларсонъ.
  - „ Ч. Дрисгаузъ.
  - „ Р. Лира.
  - „ старшина Р. Браунъ.

26. По банковымъ, вексельнымъ и кредитнымъ дѣламъ:

г-нъ М. фонъ-Гейманъ.  
 „ Павелъ А. Шварцъ.  
 „ А. фонъ Кульбергъ.

27. По завѣдыванію завѣщаніемъ Леоп. Нейшеллера:

г-нъ Г. Керганъ.  
 „ М. фонъ-Гейманъ.  
 „ старшина Авг. Мюндель.

28. Правленіе пенсіонной кассы служащихъ по Биржевому Комитету и Биржевому Банку.

*Представитель Биржевого Комитета:*

г-нъ консулъ М. Любекъ до 1905 г.

*Представитель Биржевого Банка:*

г-нъ старшина Р. Браунъ до 1905 г.

*Представители служащихъ по Биржевому Комитету:*

г-нъ М. фонъ-Рейбницъ } до 1905 г.  
 „ инженеръ А. Пабстъ }

*Представители служащихъ по Биржевому Банку:*

г-нъ В. Реннеръ } до 1905 г.  
 „ К. Забловскій }

**Б. Делегаты купечества по учрежденіямъ, принадлежащимъ къ разнымъ вѣдомствамъ.**

29. Въ правленіи Рижскаго склада-элеватора:

г-нъ вицъ-консулъ А. Ларсонъ.  
 „ Ч. Дрисгаузъ.  
 „ Ю. Мюллеръ.

**Замѣстители:**

г-нъ А. Зельмеръ мл.  
 „ В. Штепдеръ.

30. Въ Совѣтъ Рижскаго Политехническаго Института:

г-нъ В. Бейерманъ.  
 „ В. О. фонъ Зенгбушъ.

**Замѣстители:**

г-нъ Г. Фокродтъ.  
 „ А. Браунъ.

## 31. Въ Особомъ по портовымъ дѣламъ Присутствіи:

- г-нъ консулъ М. Любекъ.  
 „ старшина М. Панневицъ.  
 „ старшина Р. Браунъ.

## Замѣстители:

- г-нъ В. О. фонъ Зенгбушъ.  
 „ Д. Зирингъ.

## 32. Въ Правленіяхъ цеха лоцмановъ, цеха моряковъ, а равно кассъ моряковъ и шкиперовъ:

- г-нъ Г. Лерумъ, 1. ключъ.  
 „ К. Г. фонъ-Зенгбушъ, 2. ключъ.  
 „ консулъ П. Борнгольдтъ.

## 33. Въ обществѣ по улучшенію Лифляндскихъ водяныхъ путей:

- г-нъ В. О. фонъ Зенгбушъ.

## 34. Въ Правленіи лифляндскаго округа общества спасенія на водахъ

- г-нъ старшина Авг. Мюндель.  
 „ Ал. Менцендорфъ.  
 „ В. Меслинъ.

## 35. Въ Особомъ по промысловому налогу Присутствіи (при Министерствѣ Финансовъ):

- г-нъ Максъ фонъ Гейманъ }  
 замѣститель его „ старшина Р. Браунъ } до 1903 г.

## 36. Въ Общемъ по дѣламъ промысловаго налога присутствіи Лифляндской Казенной Палаты:

- г-нъ консулъ Евгеній Шварцъ до 1905 г.  
 „ Вильгельмъ Керковиусъ „ 1907 „  
 замѣстители ихъ „ Робертъ Френкель „ 1905 „  
 „ В. О. фонъ Зенгбушъ „ 1907 „

## 37. Въ городскихъ участковыхъ по раскладочному сбору присутствійхъ:

по I участку: г-нъ Ч. Дрисгаузъ до 1905 г.

„ Р. Лира „ 1907 „

замѣстители „ вице-консулъ А. Ларсонъ до 1905 г.

„ Гуго Фокродтъ „ 1907 „

по II участку: „ Карлъ Авг. Бекъ „ 1907 „

„ Юл. Бурхардъ „ 1905 „

замѣстители „ Арвидъ Зельмеръ „ 1905 „

„ Р. В. Бассе „ 1907 „



по III участку:	г-нъ	Джемсъ Зирингъ	до 1905 г.
	„	Фридр. Эд. Лорхъ	„ 1907 „
замѣстители	„	Г. Ф. Фарбахъ, мл.	„ 1907 „
	„	старшина В. Френкель	„ 1905 „
по IV участку:	„	Ю. Фогельзангъ	„ 1905 „
	„	Изидоръ Ланге	„ 1907 „
замѣстители	„	К. В. Гессе	„ 1905 „
	„	Г. А. Л. Герскиндъ	„ 1907 „

38. Въ правленіи общества кораблеподъемнаго дока и Больдерааскаго машино-строительнаго завода:

г-нъ старшина Авг. Мюндель.

### В. Особыя учрежденія.

39. Правленіе общества центральныхъ товарныхъ складовъ:

г-нъ предсѣдатель Н. Фенгеръ отъ Биржевого Комитета.  
 „ вице-консулъ Павелъ А. Шварцъ отъ Биржевого Банка.  
 „ К. Г. фонъ Зенгбушъ.  
 „ старшина В. Гартманъ.  
 „ Ч. Дрисгаузъ.

#### Замѣстители:

г-нъ Г. А. Л. Герскиндъ.  
 „ В. О. фонъ-Зенгбушъ.  
 „ Эмиль Цандеръ.

#### Ревизоры:

г-нъ б. генер. консулъ К. А. Гельмсингъ.  
 „ вице-консулъ А. Ларсонъ.

40. Попечительный Совѣтъ Рижскаго Коммерческаго училища:

предсѣдатель: г-нъ старшина Роб. Браунъ.

члены: „ М. фонъ-Гейманъ.  
 „ Ч. Дрисгаузъ.  
 „ Фр. Лорхъ.  
 „ В. Ефтановичъ.  
 „ Ф. Р. Лауренцъ.

#### Замѣстители:

г-нъ Ю. Мюллеръ.  
 „ В. Реймерсъ.

## 41. Правленіе Рижскаго Биржевого Банка :

г-нъ	коммерціи сов. Н. Фенгеръ	}	до 1904 г.
„	Ч. Дрисгаузъ		
„	консулъ М. Любекъ		
„	Павелъ А. Шварцъ	}	до 1905 г.
„	старшина В. Г. Френкель		
„	„ Фр. Ролофъ	}	до 1906 г.
„	„ Роб. Браунъ		

## Замѣстители :

г-нъ	Алекс. Менцендорфъ.
„	старшина Вм. Фаенъ.
„	В. Бейерманъ.
„	В. Ефтановичъ.
„	Г. Керганъ.
„	Фр. Лорхъ.
„	А. Аугсбургъ.

## Ревизоры :

г-нъ	Г. Ф. Фарбахъ.
„	Викторъ Менцендорфъ.
„	М. Дульцъ.

## Замѣститель ихъ :

г-нъ Гуго Фокродтъ.

## 42. Администрація вспомогательной кассы биржевого общества :

предсѣдатель г-нъ консулъ М. Любекъ, 1 ключъ.

члены :	„	старшина Р. Бирихъ	2	„	} до 1906 г.
	„	коммерціи сов. Н. Фенгеръ	3	„	
	„	б. генер. конс. К. Гельмсингъ			
	„	альтерманъ Г. Штида			
	„	старшина К. Гартманъ			
	„	Г. Керганъ			
замѣстители :	„	Ч. Дрисгаузъ.			
	„	К. Ланге.			

ревизоры: г-нъ Ф. Эд. Лорхъ.  
 „ Павелъ Штарръ.  
 „ І. А. Л. Герскиндъ.  
 замѣстители ихъ „ Р. Лира.  
 „ Георгій Ф. Фарбахъ, мл.

## Г. Служащіе въ Биржевомъ Комитетѣ:

### а. Канцелярія.

Правитель дѣлъ статск. сов. Н. фонъ Крамеръ, Церковная ул. 32.  
 Секретарь М. фонъ Рейбницъ, Мельничная ул. 135.  
 Бухгалтеръ Вильг. Тисъ, Мельничная ул. 59.  
 Кассиръ Ферд. Тидеманъ, Пакгаузная ул. 1.  
 Архивариусъ губ.-секр. Іог. Экманъ, Биржевой домъ, кв. 17.  
 Канцелярскій чиновникъ Эмиль Линдииковъ, Торенсбергъ,  
 Маринско-Мельничная ул. 3.  
 Канцеляристка Эмилія Стеффенсъ, Плавучая ул. 23.  
 Министеріаль Э. Станишевскій І, въ домѣ Биржевого Банка.  
 „ К. Блокъ, въ домѣ Биржевого Банка.  
 „ А. Станишевскій ІІ, въ домѣ Биржевого Банка.

### б. Техническій Отдѣлъ.

Портовой инженеръ А. Пабстъ, Елисаветинская ул. 43.  
 Инженеръ-технологъ О. Флейшеръ, Антонинская ул. 6б.  
 Инженеръ-механикъ Вальтеръ Циглеръ, Мельничная ул. 66, кв. 27.  
 Помощникъ инж. Людвигъ Шикеданцъ, Александровская ул. 77.  
 Счетоводъ Ник. Грунбергъ, Мельничная ул. 3, кв. 15.

### в. Торгово-статистическій Отдѣлъ.

Секретарь Бруно фонъ Гернетъ, Церковная ул. 37, кв. 5.  
 Конторщицы: г-жа Антонія Германъ,  
 „ Ольга Цанъ,  
 „ Анна Пенигкау,  
 „ Марія Фроммъ,  
 „ Эрна Зеценъ.

### г. Желѣзно-дорожный Отдѣлъ.

Дѣлопроизводитель Юліусъ Фризендорфъ, Феллинск. ул. 3а, кв. 3.  
 Агенты: Эд. Паваръ, Гертрудинская ул. 66.  
 Эрнстъ Фигеферъ, Пекарная ул. 10.  
 Вильг. Клейнъ, Гагенсбергъ, Орѣховая ул. 11.  
 Министеріаль: Кл. Завицкій, Вольгундская ул. 19.



**д. Рижское Коммерческое Училище.**

Директоръ: дѣйств. статск. сов. Э. фонъ Фризендорфъ, Англиканская ул. 5.

**е. Навигаціонное Училище Рижскаго Биржевого Комитета.**

Завѣдывающій старшій учитель: колл.-ассесоръ В. А. Брунсъ, въ Морскомъ домѣ.

Младшій учитель: Гог. Гетцъ, въ Морскомъ домѣ.

Учитель хирургіи: Д-ръ мед. А. Цандеръ, напротивъ ст. Зассенгофъ.

Учитель русскаго языка: надв. сов. Н. Тройцкій, въ Коммерческой гостинницѣ.

Завѣдывающій и старшій учитель классовъ для кочегаровъ и машинистовъ инженеръ О. Колгазе, Суворовская ул. 14.

**ж. Нріютъ для моряковъ.**

Интендантъ: Наемщикъ судовой прислуги и ватершаутъ В. Мора, въ Морскомъ домѣ.

